

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PERÚ

CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA

PE-L1151

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Rafael Capristán (TSP/CPE), Jefe de Equipo; René Cortés (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Miroslava Nevo, Eduardo Café y Caterina Vecco (INE/TSP); Wendy Moreano (TSP/CPE); Renaud Tahon, Juan Carlos Páez y Michael Kent (VSP/ESG); Taos Aliouat (LEG/SGO); Ariel Rodríguez y Fernando Glasman (FMP/CPE).

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

PERFIL DE PROYECTO

PERÚ

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del proyecto:	Carretera Longitudinal de la Sierra		
Número de proyecto:	PE-L1151		
Equipo de proyecto:	Rafael Capristán (TSP/CPE), Jefe de Equipo; René Cortés (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Miroslava Nevo, Eduardo Café y Caterina Vecco (INE/TSP); Wendy Moreano (TSP/CPE); Renaud Tahon, Juan Carlos Páez y Michael Kent (VSP/ESG); Taos Aliouat (LEG/SGO); Ariel Rodríguez y Fernando Glasman (FMP/CPE)		
Prestatario:	República del Perú		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), a través de Provías Nacional (PVN)		
Plan financiero:	BID (OC):	US\$	80.000.000
	Local:	US\$	276.000.000
	Total:	US\$	356.000.000
Salvaguardias:	Políticas activadas:	OP-710; OP-765; OP-704; OP-102; OP-761; OP-703 (Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07; B.09; B.10; y B.11)	
	Clasificación:	A	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 El desempeño macroeconómico del Perú en la última década fue excepcional logrando tasas de crecimiento promedio del Producto Bruto Interno (PBI) de 6,2%¹ y una tasa de inflación de 3,3% en el 2014. El país ha tenido un crecimiento sostenido en los últimos diez años (2005-2015), con una media anual de 5,9% del Producto Bruto Interno (PBI) que está por encima de la media de la región que fue de 3%², y para los próximos años se proyecta una tasa de crecimiento de 5,5%³. Los logros económicos han impulsado mejoras notables en la reducción de la pobreza pasando del 52% en 2003 al 22,7% en 2014.
- 2.2 **Vialidad.** El transporte carretero es el principal modo de traslado de carga y pasajeros⁴. La red total de carreteras⁵ tiene una longitud de 156.792 km de los cuales 25.005 km (16%) corresponden a la Red Vial Nacional (RVN). Esta red nacional está estructurada en 22 corredores logísticos y dos ejes estructurantes que forman parte de la Panamericana⁶, con vías que conectan algunos

¹ Tasa de crecimiento del PBI real para el período 2005-2014.

² Base de datos del Banco Mundial.

³ [Ministerio de Economía y Finanzas](#). Marco Macroeconómico Multianual 2016-2108.

⁴ Del total de carga, el 80% se traslada por carreteras.

⁵ La red total de carreteras está compuesta por la Red Vial Nacional (26.870 km), Red vial Departamental (29.111 km) y Red Vial Vecinal (107.497 Km).

⁶ El Gobierno de Perú define corredor logístico como vías principales por donde se mueve el 80% de la carga de las 57 cadenas logísticas estudiadas entre diferentes nodos de transporte. Los ejes

corredores logísticos, entre ellas la carretera Huánuco - La Unión - Huallanca, ubicado en el Departamento de Huánuco⁷. Al 2014, el 75% de la RVN está asfaltada, con 60% de la RVN en buen estado. La meta del gobierno es llegar al 85% de la red pavimentada y en buen estado en el 2016 y 98% para el 2018. Si bien los avances en la situación general de la RVN son significativos, aún existen vías en mal estado que limitan la accesibilidad en determinadas zonas del país.

2.3 **Aspectos Institucionales.** El ente rector del sector de transporte es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), por medio del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (denominado Provias Nacional (PVN)). PVN es el encargado de la planificación, ejecución, gestión y mantenimiento de la RVN.

2.4 El Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016 de Perú, define los lineamientos para el mejoramiento de la red vial del país, que son: (i) ampliar, conservar y modernizar una infraestructura de calidad y competitiva, que promueva la inclusión social, la integración interna y externa del país y la protección del medio ambiente; y (ii) promover la competitividad y seguridad de los servicios de transportes, a través de los servicios logísticos asociados al transporte, uso de tecnologías modernas y preservación del medio ambiente. Desde el 2012, PVN ha logrado disminuir el porcentaje de carreteras en mal y regular estado de 20% a alrededor de 10%.

2.5 **Problemática.** El tramo Huánuco - La Unión - Huallanca, que actualmente se encuentra a nivel de afirmado y en malas condiciones, es parte de un gran corredor denominado longitudinal de la sierra. El corredor longitudinal de la sierra (3.463 km) se encuentra en buenas condiciones y asfaltado en un 66%, quedando 1.190 km de tramos por asfaltar o mejorar, dentro de los que se encuentra el tramo a ser intervenido por la presenta operación. El principal problema es el acceso limitado de las personas, de bienes y servicios, de importantes zonas del Departamento de Huánuco a los mercados locales, nacionales y regionales. Al ser Huánuco, una región de acceso entre la selva con la sierra y la costa, también limita el acceso de personas y bienes entre los mercados de estas importantes zonas del

Figura 1. Mapa



estructurantes son las vías que conectan el país con los principales puntos de salida y entrada de productos (aeropuerto, puertos y pasos de frontera en la Panamericana).

⁷ El Departamento de Huánuco, región donde se ubica el corredor vial del programa, está situada en la parte central del país, y tiene una población de 840.984 habitantes, lo que representa el 3% de la población total del Perú. El departamento es eminentemente agrícola y ocupa los primeros lugares a nivel nacional en la producción de cultivo de papa que concentra aproximadamente el 50% de la producción agrícola total de la región. La región cuenta con su mayor parte de la población en niveles de extrema pobreza, con el Índice de Desarrollo Humano (IDH) de 0,37, índice que se encuentra por debajo de la media nacional de 0,5. El 45% de la población del área de influencia del proyecto se encuentra por debajo de línea de pobreza. Fuente: Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo 2013.

país. Este problema resulta en mayores costos de transporte y tiempos de viaje para los usuarios de las vías⁸.

2.6 Las condiciones de acceso son limitadas debido a: (i) tramos críticos con ancho limitado de la plataforma para el tránsito que circula por la vía⁹; (ii) obras de drenaje colapsadas; (iii) interrupciones durante la época crítica de lluvias, en que se reportan derrumbes constantes que interrumpen el acceso en los caminos; y (iv) al estado malo y regular de la vía en varios puntos de la carretera, especialmente luego de lluvias¹⁰.

2.7 El mejoramiento de este tramo también permitirá aumentar la integración de diversos centros de producción y consumo de la zona central del país y conectar dos corredores logísticos priorizados por el MTC en el Plan de Desarrollo Logístico del Perú. El Corredor Huánuco - La Unión - Huallanca conecta el Corredor Lima - Pucallpa (eje Amazonas centro de IIRSA), por la Ciudad de Huánuco, y el Corredor Pativilca - Carhuaz, que es uno de los principales accesos a la carretera.

2.8 **Panamericana.** Así, el mejoramiento de este tramo permitirá un mejor acceso de pasajeros y carga entre la selva y sierra con la carretera Panamericana en la costa y con el puerto y aeropuerto de Lima, facilitando la exportación de la carga.

2.9 **Estrategia del Banco con el país.** El proyecto está alineado con la Estrategia de País con Perú (GN-2668), que prioriza la participación del Banco en el apoyo al aumento del flujo de recursos de inversión en vías nacionales en el interior del país y al fortalecimiento de la capacidad de gestión vial y a la introducción de mecanismos innovadores para el mantenimiento de las vías¹¹.

2.10 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la actualización de la Estrategia Institucional (UIS) (AB-3008) y se alinea con el desafío de desarrollo de: (i) integración económica, al ofrecer una infraestructura que permitirá mejorar la conectividad de las zonas de producción regional de la sierra y selva, incluyendo Huánuco, con los principales mercados de consumo interno y de exportación regional e internacional (¶2.7). Asimismo, de acuerdo a la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4) la operación cumple con el criterio de focalización multinacional ya que contribuye a la inserción regional e internacional de las cadenas productivas de Perú. Finalmente, el proyecto, contribuye al marco de resultados corporativo del Banco con el indicador de producto de caminos mejorados o construidos.

Figura 2. Corredores logísticos



⁸ El tramo de 250 km es recorrido en aproximadamente ocho horas a una velocidad media de 30 km/hora, si la vía no tiene interrupciones por derrumbes.

⁹ De 3,3 a 4,2 metros de ancho de calzada para doble vía. Los estándares actuales para una carretera nacional es de 7,2 mts.

¹⁰ El estudio de factibilidad realiza un diagnóstico detallado de los tramos en mal y regular estado.

¹¹ Medidos por los indicadores de mejora del estado de la RVNy reducción de los costos de transporte.

- 2.11 El programa se alinea con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), que tiene como líneas de acción la rehabilitación de sistemas viales que aseguren la plena utilización de activos existentes. El programa está alineado con el área estratégica de seguridad vial, considerando que buscará mejorar las condiciones de la seguridad vial atendiendo recomendaciones de una auditoría de seguridad vial, e incluyendo actividades de difusión de medidas de seguridad vial que deben tener los usuarios de la vía.
- 2.12 **Justificación de la participación del Banco.** El programa es consistente con las prioridades establecidas por el Gobierno del Perú (GdP) y con la estrategia del Banco con el País. El Banco ha venido apoyado a PVN¹² de manera consistente en su esfuerzo de brindar una RVN de calidad y este programa permitirá contribuir a las metas del GdP de llegar a una 98% de vías asfaltadas en el 2018. El monitoreo y supervisión del Banco durante la fase de implementación, es un elemento importante para aumentar la probabilidad que los objetivos del programa se cumplan.
- 2.13 **Objetivos.** El objetivo del proyecto es contribuir a la integración física nacional y regional de la sierra del Perú, mediante la mejora de las condiciones de accesibilidad y transitabilidad de la carretera Huánuco - La Unión - Huallanca - Dv. Antamina y Emp PE-3N (Tingo Chico) - Llata - Emp AN-111 - Dv. Antamina). Los objetivos específicos son contribuir a mejorar la calidad de la infraestructura facilitando el acceso de la población y de bienes a los mercados locales, nacionales y regionales, a través de la reducción de días de cierre de la vía, reducción de los costos de operación de transporte y los tiempos de viaje de los usuarios.
- 2.14 La carretera será ejecutada mediante un Contrato Integral de Mejoramiento, Operación y Conservación Vial por Niveles de Servicio (CMOCNS), en el que un solo contratista se encargará de la ejecución de un conjunto de obras civiles, específicamente en el mejoramiento del tramo Huánuco - La Unión - Huallanca y de la posterior operación y mantenimiento del tramo Huánuco - La Unión - Huallanca - Dv. Antamina y Emp PE-3N (Tingo Chico) - Llata - Emp AN-111 (Dv. Antamina). La ventaja de este tipo de contratos es que evita eventuales desfases entre el mejoramiento y el posterior mantenimiento, reduce la posibilidad que las fluctuaciones presupuestales afecten el mantenimiento de una vía y genera los incentivos para que los contratistas realicen una adecuada inversión toda vez que luego realizarán las actividades de mantenimiento.
- 2.15 Para alcanzar el objetivo propuesto, el proyecto se estructura en un único componente que se indica a continuación:
- 2.16 **Componente 1. Mejoramiento, operación y conservación vial (US\$354 millones).** Financiará un contrato de obras cuyo alcance incluirá:
- (i) **Obras de mejoramiento del tramo Huánuco - La Unión - Huallanca.** Con una longitud de 152,82 km, incluye el mejoramiento del tramo y su pavimentación en 6,60 metros de calzada con bermas de 1,20 metros. Las obras incluirán las medidas de seguridad vial necesarias, tomando en consideración las recomendaciones de la auditoría de seguridad vial.

¹² Desde 1990 el Banco ha otorgado al MTC cinco operaciones de préstamo para la mejora de la RVN, ejecutadas por PVN. Adicionalmente ha otorgado préstamos para la Red Departamental y otras tres operaciones para la Red Vial Vecinal.

- (ii) **Conservación de los tramos Huánuco - La Unión - Huallanca - Dv. Antamina y Emp PE-3N (Tingo Chico) - Nuevas Flores - Llata - Emp AN-111 (Dv. Antamina)**, que con una longitud de 239,02 km, incluye las actividades de conservación que contiene los mantenimientos periódicos y rutinarios, la atención de las emergencias, así como la gestión y conservación por niveles de servicio del corredor por un periodo de ocho años.
 - (iii) **Obras complementarias de construcción de estaciones de pesaje y peaje**, incluye la construcción de estaciones de peaje y pesajes que serán ubicados dentro del corredor.
 - (iv) **Supervisión del mejoramiento y conservación**, se financiará un solo contrato integral de supervisión tanto para la supervisión de la ejecución de la obra, así como para la revisión del cumplimiento de los niveles de servicio por parte del contratista.
 - (v) **Planes de compensación y reasentamiento involuntario**, incluirá los pagos por compensación y reasentamiento de las afectaciones por el mejoramiento de la carretera Huánuco - La Unión - Huallanca, esto será financiado con recursos de contrapartida local.
- 2.17 **Gestión del proyecto (US\$3 millones)**. Para la implementación del proyecto también se tiene previsto el financiamiento de: (i) gastos operativos y administrativos de PVN, (ii) los estudios y actividades de fortalecimiento que permitan a PVN una adecuada implementación de estos proyecto así como el seguimiento de los aspectos técnicos, financieros y socio ambientales del proyecto; y (iii) la auditoría financiera.
- 2.18 **Género**. Si bien el proyecto no prevé el financiamiento de acciones específicas vinculadas a igualdad de género, en el marco de esta operación y con recursos de cooperación técnica (RG-T2618 - ATN/OC-15006-RG) se revisarán las oportunidades sectoriales para poder incluir a mujeres en labores no tradicionales del sector, como por ejemplo los trabajos de peaje y pesaje.
- 2.19 **Beneficiarios**. El proyecto brindará acceso a 287.481 personas de los pueblos del área de influencia, siendo 51% de zona rural. De los beneficiarios totales, 131.380 (45%) son pobres¹³.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Monto y modalidad de financiamiento**. Esta operación está siendo diseñada como de inversión específica con un periodo de desembolso de cinco años. El costo total del proyecto asciende aproximadamente a US\$356 millones, de los cuales US\$80 millones serán financiados por el Banco y US\$276 millones de aporte local.
- 3.2 Tal como se menciona en ¶2.14, el proyecto será ejecutado mediante un contrato integral de mejoramiento y conservación por niveles de servicio cuya duración sería de aproximadamente ocho años. La operación de préstamo será

¹³ El área de influencia del proyecto fue definida en el estudio de factibilidad y corresponde a distritos en los departamentos de Huánuco y Ancash. Con datos de PNUD-Perú e INEI-Mapa de pobreza de 2013, se identificó la suma de la población bajo la línea de pobreza (% de personas que residen en hogares cuyo gasto per-cápita mensual está por debajo del valor de una canasta de productos que permite satisfacer las necesidades mínimas).

por un periodo de cinco años, en la que se financiaría la parte de inversión para el mejoramiento de la carretera. Luego de culminada la operación del Banco, el GdP continuaría realizando los aportes de contrapartida para la conservación de la vía. Un esquema similar viene siendo utilizado en el Proyecto de Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lima - Canta - La Viuda - Unish, PE-L1058 (2769/OC-PE).

- 3.3 **Resultados esperados.** Los resultados esperados de esta operación comprenden: (i) físicos: ejecución de las obras a financiarse con los recursos del Banco, lo que permitirá una mejora de la conexión de una serie de poblaciones a lo largo de carretera longitudinal de la sierra, así como una conexión entre dos corredores logísticos priorizados por el MTC que permitan una mejora de conectividad entre las zonas de la selva y sierra central con la costa, y (ii) operativos: reducción de costos de operación vehicular y tiempos de viaje.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Riesgos ambientales y sociales.** Los principales impactos potenciales y riesgos identificados son: (i) el alto volumen de material sobrante que disponer en zonas de bote; (ii) la complejidad de la topografía del proyecto y los asuntos geotécnicos relacionados; (iii) la sensibilidad de hábitats naturales críticos cercanos o atravesados por el proyecto; y (iv) el número de predios y viviendas afectados, muchos de los cuales corresponden a poblaciones indígenas de comunidades campesinas. El equipo de proyecto ha clasificado la operación como Categoría A ambiental.
- 4.2 Para las obras de mejoramiento del tramo Huánuco - La Unión - Huallanca se cuenta ya con un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y un borrador de plan de compensación y reasentamiento involuntario, los cuales deberán complementarse y adaptarse para que cumplan con los requerimientos de las Políticas de Salvaguardias del Banco (OP-703) según los lineamientos ya compartidos con PVN. Para el tramo Huallanca - Dv. Antamina y el tramo Emp PE-3N (Tingo Chico) - Llata - Emp AN-111 (Dv. Antamina), en el que sólo se realizarán actividades de conservación, se deberá revisar durante la fase de Debida Diligencia (DD) la sensibilidad del hábitat natural para definir procedimientos y manejo adecuados.
- 4.3 **Aspectos Fiduciarios.** En materia de adquisiciones se utilizarán las políticas vigentes para Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco (GN-2349-9). Como resultado de la evaluación de la capacidad fiduciaria, y en caso sean requeridas, se definirán acciones de fortalecimiento en aspectos fiduciarios, que incluyan el uso de los documentos estándar de licitación y consultoría del Banco. Considerando que el proyecto realizará pocos procesos de adquisiciones y que la unidad ejecutora tiene amplia experiencia y conocimiento de la gestión de proyectos del Banco, no se prevén riesgos importantes.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma y presupuesto de preparación. La aprobación de la operación por el Directorio del Banco está prevista para el 26 de octubre de 2016. El presupuesto de preparación asciende a US\$25.150 para misiones y US\$65.000 para consultores que apoyen en la 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	Sierra Longitudinal Highway - PE-L1151
Environmental and social impact category	A
High risk rating	-
Country	Perú
Organizational unit idb sector	Transport
IDB sector/subsector	Major highways
Team leader	Rafael Capristán
ESG lead specialist	Tahon Renaultt
Type of operation	Loan Operation
Assessment date	5 Apr 2016
Operation Cycle Stage	
ERM (estimated):	13 Apr 2016
QRR (estimated)	22 Jun 2016
Board approval (estimated)	26 Oct 2016
Safeguard performance rating	Satisfactory
Rationale	El proyecto está en proceso de estructuración

Safeguard Policy Items Identified	
B.1 Bank Policies (Access to Information Policy OP-102).	The Bank will make the relevant project documents available to the public
B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy OP-704).	The operation is in a geographical area exposed to natural hazards (Type 1 Disaster Risk Scenario). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards
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 (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 offers opportunities to promote gender equality or women's empowerment
B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy OP-765)	The operation has the potential to negatively affect indigenous people (also see Indigenous Peoples Policy)
B.1 Bank Policies (Resettlement Policy OP-710)	The operation has the potential to disrupt the livelihoods of people living in the project area of influence (not limited to involuntary displacement, see also Resettlement Policy)
B.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.2 Country Laws and Regulations	The operation is in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements)
B.3 Screening and Classification	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to its potential environmental impacts
B.4 Other Risk Factors	The borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues
B.5 Environmental Assessment Requirements	An environmental assessment is required
B.6 Consultations	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups
B.7 Supervision and Compliance	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations
B.9 Natural Habitats and Cultural Sites	The operation will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence

Potential Safeguard Policy Items
No potential issues identified

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

Additional Comments
No additional comments

SAFEGUARD SCREENING FORM

Operation Information	
Operation	Sierra Longitudinal Highway - PE-L1151
Environmental and social impact category	A
High risk rating	-
Country	Perú
Organizational unit idb sector	Transport
IDB sector/subsector	Major highways
Team leader	Rafael Capristán
ESG lead specialist	Tahon Renaultt
Type of operation	Loan Operation
Assessment date	5 Apr 2016
Operation Cycle Stage	
ERM (estimated):	13 Apr 2016
QRR (estimated)	22 Jun 2016
Board approval (estimated)	26 Oct 2016
Safeguard performance rating	Satisfactory
Rationale	El proyecto está en proceso de estructuración

Operation Classification Summary	
Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	

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	
Involuntary resettlement of Indigenous Peoples or other ethnic minority communities whose identity	Potential Resettlement Issues Indicate Significant Risk of Non-Compliance with IDB policy OP-710: Discuss with Environmental and/or Social specialist(s), relevant team members and others before proceeding. Borrower is required to develop a RP (as part of the ESMP)

<p>is closely tied to their traditional territories, even if the objective of the project is to move these peoples from unhealthy or high risk areas</p>	<p>that demonstrates the following attributes: (a) detailed socio-economic survey and baseline of the affected households and groups; (b) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation culminating; (c) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (d) a livelihoods restoration program; (e) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; (f) a grievance mechanism for resettled people; In addition, the borrower is required to demonstrate that: (a) the resettlement component will result in direct benefits to the affected indigenous or minority community relative to their prior situation; (b) customary rights will be fully recognized and fairly compensated; (c) compensation options will include land-based resettlement; and (d) the people affected have given their informed consent to the resettlement and compensation measures. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, credit and operating regulations, project completion tests, etc.), require regular (quarterly, bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation, including participatory monitoring.</p>
<p>Conversion or degradation of critical natural habitat causing minor to moderate impact on protected areas or areas of high conservation value</p>	<p>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 favors 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.).</p>
<p>Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.</p>	<p>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</p>

	<p>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.).</p>
<p>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.</p>	<p>Construction: The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated.</p> <p>Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP.</p> <p>Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>The project has or will have moderate to minor negative effect on cultural site(s) and it is justified to be unavoidable. Affected stakeholders have indicated approval through a documented process of good faith negotiation.</p>	<p>Protection of Cultural Sites: Where impacts to cultural site are anticipated, the borrower should generally seek the advice of professional experts and a mitigation plan should be developed which includes the following basic elements: (a) demonstration that mitigation will comply with relevant legislation; (b) evidence that the borrower has the capacity/commitment to protect cultural site; (c) implementation of chance finds procedures; (d) establishment of consultation processes with affected communities and appropriate experts; and (e) appropriate controls on the removal of cultural site. Additional special requirements will come into play if cultural site is likely to be affected by the investment. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.). The borrower should develop an action plan that describes how cultural sites will be protected.</p>
<p>The project has or will have significant negative impacts on Indigenous Peoples.</p>	<p>Risk of Non-compliance with OP-765: Impacts create significant risk of non-compliance. There are likely to be significant social (and potentially reputational risks) associated with this project. Discuss with</p>

	<p>credit department, environmental and social specialists, bank sustainability coordinator and others before proceeding. Mitigation Framework (comprehensive) required with agreement of affected IPs in order to proceed. The borrower is required to seek professional advice in the development of a Mitigation Framework and the necessary consultation, negotiation and agreement activities. The team should work closely with specialists throughout the project cycle and make specific supervision arrangements including an independent panel. The borrower will be required to development and implement a Mitigation Framework (comprehensive) with the support of experts and the agreement of the affected IPs in order to proceed. The Mitigation Framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.</p>
<p>The project is located in an area prone to inland flooding and the likely severity of the impacts to the project is moderate.</p>	<p>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.</p>
<p>The project is located in an area prone to landslides and the likely severity of the impacts to the project is moderate.</p>	<p>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.</p>
<p>The project will require significant involuntary resettlement and/or economic displacement (i.e. it is a direct impact of the project)</p>	<p>Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a RP (as part of the ESMP) that demonstrates the following attributes: (a) detailed socio-economic survey and baseline of the affected households and groups; (b) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (c) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (d) a livelihoods restoration program; (e) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (f) a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, credit and operating regulations, project completion tests, etc.), require regular (quarterly, bi-annual or</p>

	annual) reporting and independent review of implementation, including participatory monitoring.
Waste generation (excluding hazardous waste) is significant or there is no adequate waste management plan in place.	<p>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.</p> <p>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.</p>

Disaster Risk Summary	
Disaster risk level	Moderate

Disaster / Recommendations	
The reports of the Safeguard Screening Form (i.e., of the Safeguards Policy Filter and the Safeguard Classification) constitute the Disaster Risk Profile to be included in the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR	
The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704	
The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency	
Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.	

Disaster Summary	
Details	The project is classified as moderate disaster risk because of the likely impact of at least one of the natural hazards is average
Actions	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El transporte terrestre es el principal modo de traslado de carga y pasajeros en Perú. La red de carreteras es de 156.792 km, de los cuales 15,6% son de Red Vial Nacional (RVN), 15,9% de redes departamentales o secundarias y 68,1% de red vial terciaria. Las vías principales están estructuradas en 22 corredores logísticos y dos ejes estructurantes, con vías internas que conectan algunos corredores logísticos, entre ellos el tramo principal contemplado en la operación, el cual es parte de la Ruta 003 denominada Longitudinal de la Sierra.
- 1.2 El tramo está con condiciones limitadas de transitabilidad, lo que dificulta el acceso de los usuarios y de la población a los mercados locales y extra regionales. Asimismo, la mala situación dificulta el tránsito de personas y carga entre la selva y la costa. Este problema resulta en mayores costos de transporte y tiempos de viaje para los usuarios de las vías.

II. EL PROYECTO

- 2.1 La operación se dedica al tramo Huánuco - La Unión - Huallanca - Dv. Antamina, que actualmente se encuentran sólo a nivel de afirmado y en malas condiciones de transitabilidad, y al tramo Puente Tingo Chico - Llata. Las condiciones de transitabilidad son limitadas debido en particular a: (i) deficiencias en el diseño de trazo y construcción de la carretera; (ii) sectores críticos con ancho limitado de la plataforma para el tránsito que circula por la vía; (iii) obras de drenaje colapsadas; (iv) derrumbes constantes que cierran el camino durante la época crítica de lluvias; y (v) mal o regular estado de la vía en algunos puntos por falta de mantenimiento periódico.
- 2.2 En el tramo Huánuco - La Unión - Huallanca (longitud: 152,80 km), la operación prevé: (i) mejoramiento del tramo y su pavimentación en 6,60 m de calzada con bermas de 1,20m (ancho actual oscila entre ~3,40 y 6m según las partes del tramo; y (ii) actividades de gestión y conservación por niveles de servicio por un periodo de 8 años.
- 2.3 En los tramos Huallanca - Dv. Antamina (longitud 15,78 km) y Puente Tingo Chico - Llata - Dv. Antamina (239 km) la operación prevé: (i) actividades de mantenimiento periódico que ayudaran a restituir los niveles de servicio en estos tramos; y (ii) actividades de gestión y conservación por niveles de servicio por un periodo de 8 años. Se prevén también obras de construcción de estaciones de pesaje y peaje.

Figura 1. Localización del tramo Huánuco - Huallanca en Perú



III. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

3.1 A continuación se presenta de forma escueta un listado de la legislación local relevante aplicable al proyecto:

Norma aplicable	Institución emisora y/o reguladora	Característica
Normativa General		
Constitución Política del Perú	Congreso de la República	Establece como un derecho fundamental de la persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida
Ley General del Ambiente (LGA) - Ley N° 28611	Congreso de la República	Reconoce los derechos de toda persona a participar en los procesos de toma de decisiones relativas al ambiente. Establece lineamientos de la Política Ambiental Nacional y el Sistema Nacional de Gestión Ambiental
Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (Ley N° 28245)	Congreso de la República/ Presidencia del Consejo de Ministros PCM	Establece que la competencia en materia ambiental de las autoridades del gobierno nacional, de los gobiernos regionales y de las municipalidades, las que conforman el Sistema Nacional de Gestión Ambiental
Ley de Evaluación de Impacto Ambiental para Obras y Actividades (Ley N° 26786)	Congreso de la República	Establece la necesidad de preparar EIA y Programas de Adecuación del Manejo Ambiental (PAMA) para ajustar las actividades en ejecución a los LMP
Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, N° 27446	Congreso de la República / Ministerio del Ambiente MINAM	Crea el Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA)
Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, Ley N° 29325	Congreso de la República	Describe las funciones de Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), así como su potestad sancionadora administrativa, su régimen laboral y económico, entre otros
Ley de Recursos Hídricos, Ley N° 29338	Congreso de la República / Ministerio de Agricultura MINAG	Regula el uso y gestión de los recursos hídricos
Ley General de Residuos Sólidos Ley N° 27314	Congreso de la República	Establece derechos, obligaciones, atribuciones y responsabilidades de la sociedad en su conjunto, para asegurar una gestión y manejo de los residuos sólidos, sanitaria y ambientalmente adecuada
Ley N° 28256	Congreso de la República / Ministerio de Transporte y Comunicaciones MTC	Regula las actividades, procesos y operaciones del transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos
Decreto Legislativo N° 635	Congreso de la República	Establece penas para los delitos ambientales
Normativa de Calidad Ambiental		
Ley General de Salud, Ley N° 26842	Congreso de la República	Establece a la salud como condición indispensable del desarrollo humano
Decreto Supremo N° 002-2008-MINAM	Ministerio del Ambiente MINAM	Establece el nivel máximo de concentración de elementos y sustancias presentes en el agua
Decreto Supremo N° 023-2009-MINAM	Ministerio del Ambiente MINAM	Aprueba disposiciones para la implementación de los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental (ECA) para agua
Decreto Supremo N° 003-2008-MINAM	Ministerio del Ambiente MINAM/ Presidencia del Consejo de Ministros	Establece valores máximos de concentración de contaminantes en el aire (ECA)

Norma aplicable	Institución emisora y/o reguladora	Característica
Decreto Supremo N° 085-2003-PCM	Presidencia de Concejo de Ministros PCM	Establece los estándares de calidad ambiental para ruido
Decreto Supremo N°002-2013-MINAM	Ministerio del Ambiente MINAM	Establece los estándares de calidad ambiental para los suelos
Decreto Supremo N° 002-2009-MINAM	Ministerio del Ambiente MINAM	Establece las disposiciones sobre acceso a la información pública con contenido ambiental. Regula los mecanismos y procesos de participación y consulta ciudadana. Establece disposiciones para la consulta intersectorial en caso de reclamaciones
Resolución Directoral N° 029-2006-MTC/16	Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC	Identifica indicadores para los impactos provocados por la infraestructura de transportes.
Marco Legal sobre Biodiversidad		
Ley Orgánica para el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, Ley N° 26821	Congreso de la República	Promueve y regula el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, renovables y no renovables
Ley de conservación y aprovechamiento sostenible de la diversidad biológica, Ley N° 26839	Congreso de la República	Regula lo relativo a la conservación de la diversidad biológica y la utilización sostenible de sus componentes en concordancia con el Convenio de las Naciones Unidas sobre Diversidad Biológica
Ley forestal y de fauna silvestre, Ley N° 27308	Congreso de la República / Ministerio de Agricultura MINAG	Norma, regula y supervisa el uso sostenible y la conservación de los recursos forestales y de fauna silvestre del país
Ley de Áreas Naturales Protegidas - Ley N° 26834	Congreso de la República / Ministerio de Agricultura MINAG	Norma los aspectos relacionados con la gestión de las Áreas Naturales Protegidas -ANP y su conservación
D.S. N° 012-94-AG	Ministerio de Agricultura MINAG	Declara áreas intangibles los cauces, riberas y fajas marginales de los ríos, arroyos, lagos, lagunas y vasos de almacenamiento
Marco Legal sobre Patrimonio Arqueológico		
Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, Ley N° 28296	Congreso de la República	Establece el régimen de derecho correspondiente a los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación
Reglamento de Investigaciones Arqueológicas. Resolución Suprema N° 004-2000-ED	Instituto Nacional de Cultura INC	Establece la necesidad de obtención del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos -CIRA, como requisito para el desarrollo de proyectos productivos, extractivos o de servicios
Marco Legal aplicable al Sector Transportes		
Ley General de Transporte Ley N° 27181	Congreso de la República	Establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República
Decreto Supremo N° 019-71-IN	Ministerio del Interior	Dicta las disposiciones referentes al control de la importación, fabricación, exportación, manipulación, almacenaje, adquisición, posesión, transporte, comercio, uso y destrucción de explosivos
Ley General de Expropiaciones Ley N° 27117	Congreso de la República	Define cómo han de llevarse a cabo los procesos de expropiación. Establece a la indemnización justipreciada como compensación al proceso de expropiación. Excluye las comunidades campesinas y nativas de la aplicación de los procesos de expropiación

Norma aplicable	Institución emisora y/o reguladora	Característica
		establecidos por esta ley
Reglamento Nacional de Tasaciones. Resolución Ministerial N° 126-2007-VIVIENDA	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento	Establece los criterios, conceptos, definiciones y procedimientos técnicos normativos para formular la valuación de bienes inmuebles y muebles
Ley N° 30025	Congreso de la República	Establece los procesos de adquisición, expropiación y posesión de bienes que se requieran para la ejecución de obras de infraestructura, declaradas de necesidad pública, interés nacional, seguridad nacional
R.D. N° 007-2004-MTC-16	MTC/ Dirección General de Asuntos Socio Ambientales DGASA	Establece las directrices y la estructura para la elaboración del Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI), para los proyectos de infraestructura de transporte
Resolución Directoral N° 006-2004-MTC/16	MTC/ Dirección General de Asuntos Socio Ambientales DGASA	Norma la participación de las personas naturales, organizaciones sociales, titulares de proyectos de infraestructura de transportes
Marco legal sobre poblaciones indígenas		
Ley N° 24656. Ley General De Comunidades Campesinas	Congreso de la República	Define y regula a las organizaciones campesinas. Define que las tierras de las comunidades campesinas son inembargables, imprescriptibles e inalienables. Por excepción podrán ser enajenadas, previo acuerdo de por lo menos dos tercios de los miembros calificados de la Comunidad
Ley N° 26570	Congreso de la República	Permite la libre transferencia de tierras comunales a terceros, su arrendamiento o parcelación
Ley del Derecho a la Consulta Previa de los Pueblos Indígenas u Originarios, Ley N° 29875	Congreso de la República	Establece el derecho de los pueblos indígenas y originarios a ser consultados en forma previa sobre medidas legislativas o administrativas, así como planes, programas y proyectos de desarrollo, que afecten sus derechos colectivos
Reglamento de la ley del Derecho a la Consulta Previa, (D.S. 001-2012 MC)	Ministerio de Cultura	Define el Vice-Ministerio de Interculturalidad (VMIC) como el ente rector de la aplicación de esta ley, incluyendo la competencia de definir la aplicabilidad de la ley a medidas y proyectos específicos
Seguridad e Higiene Ocupacional		
Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, Ley N° 29783	Congreso de la República / Ministerio de Trabajo MINTRA	Promueve una cultura de prevención de riesgos laborales. Insta a los empleadores, al Estado y a los trabajadores y sus organizaciones sindicales, a velar por la promoción de las normas de seguridad en el trabajo
Resolución Ministerial N° 375- 2008-TR	Ministerio de Trabajo MINTRA	Establece los parámetros que permiten la adaptación de las condiciones de trabajo a las características físicas y mentales de los trabajadores.

3.2 El ente rector del sector de transporte es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), por medio del proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional (PVN)), ente ejecutor de la operación. PVN es el encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que forma parte de la

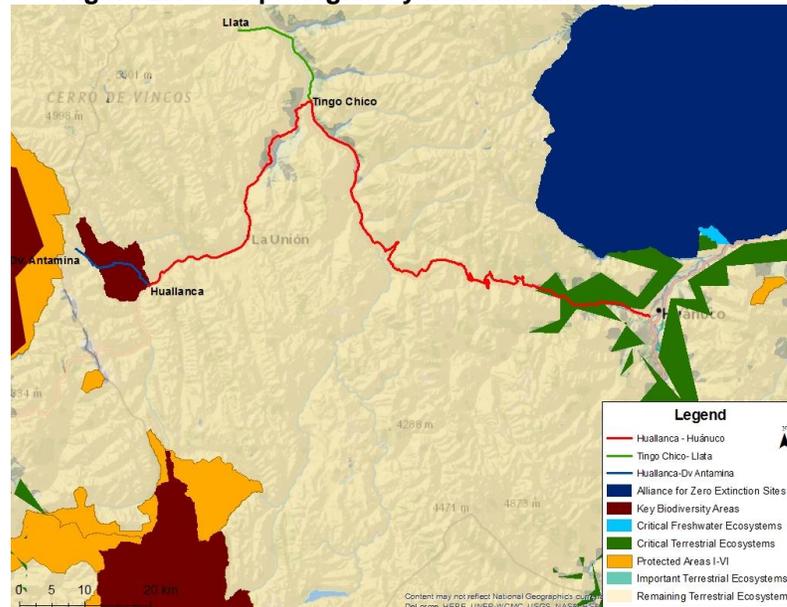
- RVN, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de esta red.
- 3.3 La Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) del MTC es la autoridad ambiental competente en definir, revisar y aprobar los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) para el proyecto, y realizar la supervisión ambiental.
 - 3.4 Para el tramo Huánuco - La Unión - Huallanca se desarrolló en cumplimiento con los requerimientos de la ley peruana un Estudio de Impacto Ambiental Detallado "Para la Realización del Estudio de Preinversión a Nivel de Factibilidad del Proyecto de Mejoramiento de la Carretera Huánuco - Conococha, Sector: Huánuco - La Unión - Huallanca".

IV. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

- 4.1 Los tramos del proyecto se encuentran ubicados en el Departamento de Huánuco, situado en la parte central del país, entre la Cordillera Occidental y el Río Ucayali; el área cuenta con nevados, cordilleras, cálidos valles y selvas amazónicas.
- 4.2 Las principales actividades económicas en el área del proyecto son la agricultura y la ganadería. La tierra es relativamente fértil en comparación con otras áreas de la sierra peruana. La producción sirve principalmente al autoconsumo, con algún excedente vendido en mercados regionales. La producción para el mercado regional se ha incrementado desde el 2009 con el mejoramiento de la carretera. Existen a lo largo de la vía pequeños comercios, como tiendas y comedores. La escasez de la tierra y las limitadas oportunidades económicas en las comunidades de la sierra han causado un proceso sostenido de emigración hacia otras áreas del Perú. En el área del proyecto se evidencia una tendencia a la migración temporal o permanente hacia la Ciudad de Huánuco, la Capital Lima y la Selva Amazónica.
- 4.3 Los tramos se encuentran en la sierra, a alturas encima de 2,000 metros sobre el nivel del mar (msnm) para sus mayores partes, y con pendientes importantes, terrenos potencialmente inestables, conllevando cierta complejidad de ingeniería y geotécnica.
- 4.4 El tramo Huánuco - La Unión - Huallanca se inicia en la localidad de Huánuco a una altitud de 1,944 msnm y culmina en el ingreso a la ciudad de Huallanca a una altitud de 3,562 msnm. Incluye pendientes hacia 9% y su punto más alto es Quisha a una altitud de 4,007 msnm. La vía pasa por una quebrada profunda, en donde se está planteando un túnel. Cuenta con 22 puentes, de los cuales 1 en construcción y 14 que reemplazar; se necesitan también 2 puentes adicionales.
- 4.5 Los tramos considerados discurren sobre una región que cuenta con áreas protegidas y hábitats naturales críticos como se ve en la Figura 2. La zona en ocre alrededor del tramo Dv. Antamina y Huallanca corresponde al Cerro Huanzála - Huallanca, y la verde al este corresponde a una zona de bosques y arbustales montanos de los valles interandinos. En el primer caso se trata de un área que a pesar de tener un uso del suelo dedicado a las actividades urbanas, industriales y de transporte, aloja al Cachudito pecho cenizo (*Anairetes alpinus*) y al dominiquí de cola descolorida (*Poospiza alticola*), ambas especies amenazadas, así como al pájaro de los queñuales (*Oreomanes fraseri*) que se

encuentra cerca de la amenaza. En esta región existen manchones de bosque de *Polylepis*. En lo que se refiere a la zona de bosques y arbustales montanos de los valles interandinos, se trata de una región predominantemente agrícola donde existen pequeños manchones de bosques montanos, especialmente en cárcavas inaccesibles. Ninguna de las dos áreas tiene un estado oficial de conservación.

Figura 2. Áreas protegidas y hábitats naturales críticos



4.6 Para el tramo Huánuco - La Unión - Huallanca se tiene un EIA y un borrador de plan de compensación y reasentamiento involuntario. Para los dos otros tramos, en los cuales se prevén solo actividades de mantenimiento periódico y de gestión y conservación por niveles de servicio, se tiene a la fecha muy poca información y se deberá revisar en particular durante la fase de Debida Diligencia (DD) la sensibilidad del hábitat natural crítico atravesado por el tramo Dv. Antamina - Huallanca a las actividades contempladas para definir procedimientos y manejo adecuados.

A. Impactos potenciales y riesgos ambientales

4.7 Los impactos negativos más importantes se producirían en la etapa de construcción del proyecto vial: (i) generación de polvo y gases contaminantes; (ii) generación de ruido debido al movimiento de tierras y flujo vehicular en todos los frentes de obras; (iii) introducción de vibraciones por efecto de la movilización de maquinarias y equipos; (iv) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; (v) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; (vi) generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnado con grasas, etc.); (vii) eventual contaminación de suelos por residuos de obra; (viii) posibles cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; (viii) aumento del riesgo de accidentes; y (ix) generación de alrededor de 10 millones de m³ de material sobrante que tiene que ser dispuesto en zonas de bote (son los productos excedentes de las explanaciones y cortes para el ensanchamiento de la vía, y que no serán usados en la conformación de la plataforma).

- 4.8 Los principales impactos negativos en la fase de operación incluyen: (i) alteración de la calidad del aire debido al incremento en el tránsito de vehículos; (ii) incremento del riesgo de accidentes de tránsito debido al aumento de la velocidad en la vía; (iii) generación de efecto barrera sobre pobladores y sobre la fauna doméstica y silvestre; y (iv) impactos indirectos potenciales a hábitats naturales críticos.

B. Impactos potenciales y riesgos sociales

- 4.9 **Comunidades campesinas.** La mayor parte del área requerida por el proyecto está bajo la jurisdicción de comunidades campesinas. Según definición de la Política Operativa sobre Pueblos Indígenas del Banco (OP-765), estas comunidades se consideran como indígenas, principalmente por tener descendencia de poblaciones pre coloniales; mantienen características indígenas diferenciadas como el idioma quechua, la tenencia colectiva de la tierra, su organización social y política y prácticas culturales diferenciadas; y se autodefinen como poblaciones originarias. Las posiciones de autoridad son rotativas y se renuevan cada dos años. El proceso de toma de decisiones es colectivo, a través las asambleas comunitarias y está enfocado en la obtención de consensos. Los recursos naturales en la comunidad, como el agua, son también de propiedad colectiva. Las comunidades son a menudo diferenciadas internamente entre sectores y/o anexos.
- 4.10 El equipo consultor del PACRI ha identificado hasta 30 colectivos que se auto identifican como comunidades campesinas en el área del proyecto. Sin embargo, no se ha comprobado todavía si se trata en todos los casos de comunidades campesinas ya formalmente reconocidas y tituladas, o de anexos o sectores que se han emancipado pero que todavía no cuentan con reconocimiento oficial. Esta comprobación será fundamental para la definición de los beneficiarios colectivos de la compensación por las tierras requeridas por el proyecto.
- 4.11 **Reasentamiento involuntario y desplazamiento económico.** La ampliación del derecho de vía requerido para el proyecto resultará en un número significativo de reasentamientos involuntarios. La información preliminar compartida durante la misión de identificación indica un potencial de 2.200 a 2.500 predios afectados, de los cuales aproximadamente 900 incluirían viviendas. La gran mayoría de estas afectaciones se encuentran dentro de comunidades campesinas. Se afectará además a cultivos agrícolas, áreas de pastoreo de ganado y negocios ubicados al borde de la carretera. Estos últimos resultarán en afectaciones económicas. El número considerable de reasentamientos está relacionado en particular con los patrones de asentamiento al borde de la carretera y por la geografía altamente acentuada. Además, existen varios centros densamente poblados donde la ampliación del derecho de vía pueda resultar en la afectación a entre 80 y 130 viviendas.
- 4.12 Las variaciones geográficas en las diferentes partes del tramo carretero resultan en una variedad de situaciones que requerirán de soluciones diferenciadas. En áreas con menor inclinación del terreno será factible reubicar viviendas dentro del mismo terreno de sus propietarios. En áreas con mayor inclinación no será posible reasentar viviendas afectadas en las inmediaciones de las mismas y será necesario buscar áreas alternativas, a no ser que se aplanen terrenos utilizando el material resultante de los movimientos de suelos.

- 4.13 Realizar un reasentamiento de dimensión considerable no solo impacta negativamente a los directamente afectados, sino que tiene el potencial de generar impactos sobre la comunidad como un todo, en particular sobre su organización y cohesión social, distribución de tenencia y acceso a la tierra, y economía local. Estos impactos serán analizados en mayor detalle durante la preparación del proyecto.
- 4.14 **Tenencia de la tierra.** La forma dominante de la tenencia de la tierra en el área del proyecto es la comunidad campesina. Las tierras privadas se encuentran principalmente en los primeros diez km del tramo, saliendo de Huánuco. Existe en la actualidad una mezcla compleja de tenencia colectiva e individual de la tierra dentro de las comunidades campesinas. Mientras la tierra es formalmente de propiedad colectiva de la comunidad, se otorgan derechos de usufructo sobre parcelas agrícolas a familias que pertenecen al colectivo. Estos derechos están consolidados y las parcelas generalmente se transmiten por herencia. El derecho de usufructo está condicionado al cumplimiento de las obligaciones de los parceleros hacia la comunidad, como por ejemplo ejercer cargos de autoridad y participar en faenas colectivas. Esta tensión entre propiedad colectiva y usufructo individual es de suma importancia para la definición del esquema de compensación para las afectaciones. La situación es más sencilla en las extensas áreas de pastoreo, que son de uso colectivo.
- 4.15 **Situación habitacional.** Durante la misión de identificación se ha observado a lo largo del tramo carretero una alta variedad de tipos y calidad de viviendas. En el área rural proliferan casas modestas de un solo ambiente y en condiciones precarias. Sin embargo, también existen viviendas consolidadas de hasta dos pisos, principalmente en áreas nucleadas.
- 4.16 **Compensación a las afectaciones.** Un reto principal para el reasentamiento se da por las tensiones entre la propiedad colectiva de la tierra y los derechos de usufructo individuales. Por la normativa peruana, las compensaciones a las viviendas, los cultivos y otras mejoras se deben dar a los comuneros afectados, mientras la compensación por la tierra se da a la comunidad campesina. Por la distribución consolidada de derechos de usufructo sobre las parcelas agrícolas y habitacionales dentro de las comunidades, y su consideración como virtuales derechos de propiedad, existe el riesgo de que los comuneros afectados no logren tener acceso a una nueva parcela equivalente, y en consecuencia no logren reponer sus condiciones de vida anteriores. Será de particular importancia desarrollar mecanismos de compensación que incluyan procedimientos para garantizar la reposición de la tierra a los afectados individuales, así como obtener acuerdos sobre la adquisición de tierras tanto con las comunidades cuanto con los afectados individualmente.
- 4.17 **Cultura e idioma.** La población de las comunidades campesina es quechua, y mantiene importantes rasgos culturales diferenciados, además de sus instituciones colectivas. Aunque hay una proporción importante de población que domina el castellano, en particular entre jóvenes y hombres, el quechua sigue siendo el idioma principal entre ancianos y mujeres. Durante la misión de identificación del Banco, se ha comprobado en visita a campo una preferencia por parte de los comuneros de comunicarse en quechua. Esta preferencia deberá ser tomada en consideración para el proceso de consulta pública para evitar la exclusión de sectores importantes de la población.

- 4.18 **Género.** En la cosmovisión quechua los roles de los hombres y mujeres son concebidos como complementarios. Los hombres tienen una mayor visibilidad y participación activa en actividades públicas, como asambleas comunitarias. Sin embargo, las mujeres tienen un rol importante en la toma de decisiones entre bastidores. La implicancia para procesos de consulta es que se requiere estructurarlos en dos fases, para dar a la comunidad la oportunidad de incluir a las mujeres en sus procesos de decisión.
- 4.19 **Población en estado de vulnerabilidad.** Hay un grado considerable de pobreza en el área del proyecto, y una parte importante de la población no está familiarizada con procedimientos formales como la compraventa de tierra y otros bienes. Un legado importante de la época del conflicto interno entre el estado peruano y sendero luminoso, que ha sido particularmente fuerte en la región de Huánuco, es la presencia de muchas viudas. Se necesitará diseñar soluciones diferenciadas y brindar un seguimiento a estos afectados en estado de vulnerabilidad para asegurar la reposición de sus niveles de vida.
- 4.20 El mejoramiento de la carretera efectuado en 2009 ha tenido marcados efectos positivos en el desarrollo de las comunidades, en términos de: (i) movilidad; (ii) mejor acceso a servicios sociales como escuelas, educación superior y servicios de salud; y (iii) mejor acceso a mercados locales y regionales. En general ha resultado en la dinamización de la economía local. El estudio de tráfico realizado durante la preparación del proyecto indica que ha habido un aumento de aproximadamente 50 a 400 vehículos diarios en el tramo. La mayoría de estos vehículos son livianos indicando una preponderancia de tráfico local de pasajeros y carga liviana. Según información recolectada esto está resultando en una modificación de los flujos migratorios, con parte de migrantes pasados retornando a sus lugares de origen.
- 4.21 **Migración.** La construcción y el mejoramiento de carreteras en áreas rurales relativamente aisladas, y las nuevas oportunidades económicas que generan, a menudo resultan en el aumento de la migración hacia las áreas de intervención. En el contexto de este proyecto, se debe evaluar el riesgo de aumento poblacional relacionados con: (i) el retorno de migrantes desde otras áreas del país; y (ii) la migración hacia áreas de explotación minera de pequeña escala en la región.
- 4.22 **Relación de las empresas constructoras con las comunidades locales.** Durante la fase de construcción, la presencia temporal de un número importante de obreros y la construcción de campamentos puede resultar en tensiones con las poblaciones indígenas locales. Se necesita desarrollar mecanismos apropiados de comunicación e interacción con las comunidades. También se necesita identificar lugares adecuados para los campamentos que eviten o reduzcan riesgos para las comunidades.
- 4.23 **Arqueología.** El área del proyecto fue ocupada por los Incas y otros grupos étnicos. Esto se traduce en una alta probabilidad de encontrar vestigios arqueológicos durante la ejecución.
- 4.24 **Efectos positivos del proyecto.** El mejoramiento de la carretera tiene alto potencial de dinamizar la economía local y frenar procesos migratorios, a través de un aumento en la conectividad y el acceso a mercados y servicios sociales. Además, contribuirá de forma significativa a reducir la alta tasa de accidentalidad actual a través la implementación de medidas de seguridad vial.

- 4.25 **Análisis del riesgo.** El riesgo relacionado a desastres se consideró alto, por la complejidad del relieve de la zona (con retos geotécnicos) y los potenciales eventos naturales que se puedan producir en la zona. La carretera actual está enfrentada ya en particular a fenómenos de deslizamientos, derrumbes, caída de roca, erosión fluvial entre otros.
- 4.26 Se asegurara durante la DD de la medidas contempladas para mitigar los riesgos (drenaje, reperfilado, estabilización...), de la adecuación de los parámetros (tiempos de retorno de lluvias, consideración de escenarios climáticos al futuro...) y estándares aplicados, en particular para temas de diseño, y de un adecuado monitoreo.

V. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 4.27 Con base en la información disponible, el proyecto ha activado las siguientes políticas: (i) Política de Acceso a la información (OP-102); (ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.4, B.05, B.06, B.07, B.09, B.10, y B.11 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703); (iii) Política de Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704); (iv) Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710); (v) Política de Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761); y (vi) Política Operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765).

VI. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 4.28 El EIA no incluye análisis de impactos indirectos, ni de impactos acumulativos. Tampoco cuenta con el análisis requerido por la Política OP-765 de los impactos negativos sobre las poblaciones indígenas de las comunidades campesinas, en particular sobre su integridad territorial y sociocultural. El equipo del proyecto ha solicitado que se complemente el EIA, con estos elementos en particular.
- 4.29 El equipo consultor contratado por PVN para elaborar el PACRI ha trabajado inicialmente bajo el concepto de identificar afectaciones en el derecho de vía establecido por el equipo de diseño del tramo, y de limitar las medidas de mitigación a la compensación en efectivo por el valor de la vivienda. Para lograr el cumplimiento del proyecto con la Política OP-710, durante la misión de identificación se ha llegado a acuerdos preliminares con PVN respecto a: (i) la realización de un trabajo técnico de identificación de alternativas de diseño que puedan reducir la dimensión del reasentamiento; y (ii) la inclusión de medidas adicionales de compensación, entre otras la reposición de viviendas, el reasentamiento colectivo de viviendas nucleadas, la compensación por afectaciones a actividades económicas, y el seguimiento a la reposición de condiciones de vida de poblaciones en estado de vulnerabilidad. Se anticipa que la aplicación del área más restringida de uso de construcción en vez del área de derecho de vía resultará en una importante reducción de afectaciones en áreas urbanas nucleadas. Las medidas adicionales de compensación contribuirán a mitigar los impactos negativos sobre las poblaciones afectadas por el reasentamiento y a obtener su acuerdo con el proyecto.
- 4.30 El equipo también ha hecho una serie de recomendaciones para la implementación de un proceso de consulta amplio e inclusivo, con información relevante y un alcance pleno entre la población afectada, y que tome en consideración las especificidades sociales y culturales de las comunidades campesinas.

- 4.31 Sin perjuicio de considerar otros aspectos que se presenten durante el proceso de DD, el equipo hará énfasis en el análisis los siguientes puntos:
- a. Evaluación del grado de cumplimiento del proyecto con la normativa peruana referente a los aspectos ambientales, sociales, de salud y seguridad laboral, incluyendo la obtención de permisos, autorizaciones o licencias requeridos;
 - b. Evaluación del grado de cumplimiento con los convenios internacionales, tratados, contratos de concesión, etc.
 - c. Evaluación del grado de conformidad del proyecto con las políticas ambientales y sociales del Banco.
 - d. Evaluación integral del proyecto para confirmar que los impactos directos, indirectos y acumulativos han sido apropiadamente identificados y analizados, prestando particular atención a los siguientes aspectos:
 - Análisis de las afectaciones potenciales del proyecto a las áreas con valor en términos de biodiversidad: análisis del valor de los ríos (en particular su endemismo) y de las áreas que califican como hábitats naturales críticos; análisis de los impactos tan directos como indirectos y acumulativos (en base a escenarios de evolución de calidad y cantidad del tráfico y de la relación y el rol con los tramos adyacentes y los corredores más globales); análisis de las medidas de manejo y mitigación.
 - Evaluación de las medidas para evitar la erosión y minimizar el transporte por escorrentía del suelo a los cauces cercanos y su consecuente sedimentación, en particular para eventos climáticos extremos.
 - Evaluación de los Depósitos de Material Excedente (DME) seleccionados para asegurar que: (i) los sitios tengan la capacidad de recibir los aproximadamente 10 millones de m³ de material excedente que se generará; (ii) los lugares seleccionados no tengan un valor ecológico de importancia; y (iii) que los procedimientos propuestos de disposición final del material excedente estén conformes a las mejores prácticas internacionales para sus impactos y riesgos al ambiente (estabilidad, impactos a ríos y comunidades...).
 - Análisis de los procesos de adquisición de los predios afectados para verificar que se hayan llevado a cabo en concordancia con los estándares detallados en la Política de Reasentamiento Involuntario del Banco. En particular, se analizará; (i) las medidas tomadas para reducir el alcance de las afectaciones; (ii) la magnitud absoluta y relativa de la afectación; (iii) el proceso de consulta que se llevó a cabo con las comunidades y los afectados individuales, así como la obtención de los acuerdos requeridos; (iv) las opciones de indemnización o compensación, así como sus criterios de elegibilidad, incluyendo los mecanismos para la compensación de los terrenos en propiedad comunitaria y con derechos de usufructo individuales; (v) los criterios que se utilizarán para determinar los montos y modos de indemnización según el tipo de tenencia y para calcular el “costo de reposición” de viviendas y otras estructuras afectadas; y (vi) los planes de acompañamiento para las familias más vulnerables.
 - Diagnóstico socioeconómico, análisis de actores involucrados e identificación de impactos sociales indirectos y acumulativos junto con sus medidas de manejo.

- Evaluación de los procedimientos que se utilizarán en caso de encontrarse hallazgos arqueológicos o paleontológicos durante la realización de los trabajos.
 - Revisión del proceso de divulgación de información y de su conformidad con las políticas del Banco, incluyendo los detalles del proceso de consulta, obtención de acuerdos con comunidades campesinas y afectados individuales, actas de las reuniones realizadas (con enunciación y método de priorización de las necesidades, quejas, pedidos y/o inquietudes comunitarias), la información necesaria para verificar, cuando aplique, cómo los comentarios o sugerencias de la comunidad fueron tomados en cuenta e incorporados en el diseño del proyecto o de sus componentes. Del mismo modo, recabará insumos para asistir al desarrollo de un plan de comunicación y divulgación de la información, de un sistema de monitoreo participativo con la inclusión de representantes de poblaciones afectadas, además de un sistema de reclamos efectivo para el proceso de construcción y operación.
- e. Análisis del Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) para asegurar su conformidad con las políticas OP-710 y OP-765. Dado el carácter indígena de las comunidades campesinas se deberá comprobar en particular que:
- el componente de reasentamiento beneficiará directamente a la comunidad afectada en relación con su situación anterior;
 - los derechos consuetudinarios de la comunidad se reconocerán plenamente y se recompensarán en forma equitativa;
 - las opciones de indemnización incluirán reasentamiento basado en la compensación de tierra por tierra; y
 - las comunidades afectadas hayan otorgado su consentimiento fundamentado a las medidas de reasentamiento y compensación.
- f. Evaluación de las medidas de manejo y monitoreo propuestas para asegurar su conformidad con las Políticas Ambientales y Sociales del Banco, en particular en cuanto a la cantidad y calidad de información, la capacidad de implementación, los costos, la definición de responsables, el cronograma y el control de calidad, específicamente los planes y programas exigidos por el EIA y las licencias o permisos ambientales que según la legislación peruana se requiera.
- g. Evaluación de la capacidad de gestión de PVN en la implementación de medidas, acciones, planes y programas de manejo ambiental y social, y de las diferentes instancias públicas y privadas asociadas de directa o indirecta en el manejo ambiental o social del proyecto.
- h. Evaluación del plan de gestión ambiental y social y del sistema de gestión ambiental y social propuestos para el proyecto, incluyendo planes, procedimiento, responsabilidades, asignación de recursos, cronogramas, entrenamientos, auditorías y reportes, de forma de asegurar la ejecución a tiempo y en forma de las medidas de mitigación y compensación del proyecto.
- i. Evaluación de aspectos de diseño y de los planes de contingencia del proyecto para cada riesgo asociado, y de los procedimientos que permitiría destinar recursos suficientes para asegurar su adecuada implementación.
- 4.32 Posteriormente a la etapa de DD y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un Informe de

- Gestión Ambiental y Social (IGAS) que resumirá las medidas de manejo que se requiera para nulificar, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos, y para estimular los impactos positivos.
- 4.33 Como parte de la preparación los estudios socioambientales y del diseño del PACRI, se llevarán a cabo procesos de consulta con las comunidades afectadas directa e indirectamente por el proyecto. Para las comunidades campesinas o indígenas de la zona, se verificará la realización de procesos de consulta pública diferenciados, así como la obtención de los acuerdos requeridos por la normativa peruana y por las Políticas de Salvaguardias del Banco (en particular OP-765 y OP-710). Además, se verificará que PVN haya solicitado al Vice Ministerio de Interculturalidad su opinión cuanto a la aplicabilidad de la ley de consulta previa a este proyecto.
- 4.34 Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) el equipo de proyecto ha clasificado al proyecto en la Categoría A.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO

Estudio	Descripción	Responsable	Fechas esperadas	Referencias y enlaces electrónicos
Estrategia del País con Perú (2012-2016)	La estrategia estará orientada a contribuir a cerrar las brechas económicas y sociales entre zonas urbanas y rurales y a apoyar el incremento de la productividad de la economía como base del crecimiento inclusivo y sostenible	Gobierno de Perú	Concluido en 2012	IDBDocs#40119781
Estudios técnicos	Plan de desarrollo de los servicios logísticos de transporte	MTC / Banco	Concluido en diciembre 2011	IDBDocs#40119785
	Estudio de factibilidad del proyecto	Provias Nacional	Concluido en 2013	IDBDocs#40227571
	Publicación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto en la web externa del Banco	Banco	18/Dic/2015	IDBDocs#40034374
	Actualización de la evaluación económica del programa	Provias Nacional	Mayo/2016	
	Estudio de diseño de peajes en el tramo Huánuco Huallanca	Provias Nacional	Mayo/2016	
	Estudios de diseño de ingeniería del tramo Huánuco Huallanca	Provias Nacional	Mayo/2016	
	Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIA) Final	Provias Nacional	Junio/2016	IDBDocs#40034374
	Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI)	Provias Nacional	Julio/2016	
	Estudios de sobrecostos de proyecto	Banco	Mayo/2016	
	Auditoria de seguridad Vial	Banco	Junio/2016	

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).