

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PERÚ

PROGRAMA PROREGIÓN

(PE-L1252)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Rafael Capristán (TSP/CPE), Jefe de Equipo de Proyecto; Benoit Lefevre (CSD/CCS), Sandra Corcuera (INT/TIN) y Luis Uechi (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Javier Jiménez (LEG/SGO); Julio Rojas y Juan Carlos Vasquez (VPS/ESG); Andres Suarez y Freddy Andara (VPC/FMP); y Pamela Guadearmus (CAN/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:	Programa PROREGIÓN	
Número de Proyecto:	PE-L1252	
Equipo de Proyecto:	Rafael Capristán (TSP/CPE), Jefe de Equipo de Proyecto; Benoit Lefevre (CSD/CCS), Sandra Corcuera (INT/TIN) y Luis Uechi (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Javier Jiménez (LEG/SGO); Julio Rojas y Juan Carlos Vasquez (VPS/ESG); Andres Suarez y Freddy Andara (VPC/FMP); y Pamela Guadeamus (CAN/CPE)	
Prestatario:	República de Perú	
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC): Provías Descentralizado (PVD)	
Plan Financiero:	BID (Capital Ordinario):	US\$200.000.000
	Local:	US\$1.472.426.000
	Total:	US\$1.672.426.000
Salvaguardias:	Políticas activadas:	OP-102; OP-703 (B1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.17); OP-704; OP-761; y OP-765
	Clasificación:	B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Antecedentes.** Perú ha presentado un crecimiento sostenido durante los últimos 20 años, siendo éste en promedio de 4,7% anual. En los últimos cinco años ha venido creciendo a menores tasas (en promedio 3,2%) sin embargo, esta cifra está aún por encima del crecimiento promedio de la región. A pesar de la desaceleración de la actividad económica, los avances alcanzados en diversas materias son positivos: la pobreza se ha reducido 13% en la última década, y la clase media se ha consolidado (35,9% de los hogares en el 2018).¹
- 2.2 **A pesar de los logros alcanzados, el país presenta aún desafíos importantes en cuanto al desempeño logístico, que afecta su productividad y competitividad.** De acuerdo con el Reporte Global de Competitividad 2018 del Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), el Índice de

¹ BID. Apoyo del Banco al Plan Nacional de Infraestructura de Perú. 2019.

Competitividad Global del país se ubica en el puesto 85 de 140 países, antes puesto 61 en 2012, y en el puesto 83 según el Índice de Desempeño Logístico, antes puesto 69 con respecto a 2016. Se observa que la calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado dentro de las áreas de evaluación, puesto 108, limitando la competitividad del país por impactar negativamente en los costos logísticos², el desarrollo de las cadenas productivas y exportaciones³ y la accesibilidad de la población a servicios sociales y empleo.

- 2.3 **Consistencia con el marco estratégico de competitividad y cierre de brechas en infraestructura de calidad.** La Política Nacional de Productividad y Competitividad⁴ (PNCP) tiene el objetivo principal de generar bienestar para todos los peruanos sobre la base de un crecimiento económico sostenible con enfoque territorial, a partir de la consecución de nueve objetivos prioritarios, entre ellos el de dotar de infraestructura económica y social de calidad orientados a la planificación y priorización de la propia infraestructura, el aseguramiento de la sostenibilidad y su funcionamiento bajo un enfoque territorial y de resiliencia a desastres naturales⁵.
- 2.4 Para alcanzar los objetivos que contribuirán con la PNCP, el Gobierno de Perú ha priorizado, entre otros, bajo el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, la implementación del Plan para el Desarrollo de Infraestructura, Servicios y Logística de Transporte en el ámbito subnacional (PROREGIÓN). Esta implementación, bajo la premisa de que los centros de producción se localizan en el ámbito subnacional y de que se debe hacer el esfuerzo para mejorar su acceso y conectividad, espera incrementar la eficiencia del sistema de logística de transporte en la Red Vial Departamental (RVD) y por ende la competitividad del sector productivo con mayor acceso a los mercados nacional y de exportación.
- 2.5 **Diagnóstico.** A diciembre de 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) contaba con el 89,47% de sus vías en condiciones inadecuadas⁶, y las no pavimentadas (21.608 km) con el 40,65%. Para cerrar esta brecha de calidad de infraestructura en la RVD, el Ministerio de Transportes y Comunicación (MTC) avanzó en la planificación de la infraestructura basada en corredores logísticos⁷, que identifica: (i) 64 cadenas logísticas, que representan más del 95% del comercio exterior peruano, que se mueven a través de 22⁸ corredores logísticos y dos ejes estructurantes; y (ii) la infraestructura vial subnacional necesaria para mejorar la

² El costo logístico promedio de exportar cuando comparado con el costo total del producto en un país miembro de OECD es de 10%, mientras que en Perú ese porcentaje es más elevado, llegando a significar hasta 5 veces más, como en los productos café (16%), quinua (38%) y cebolla (50%). Fuente: [Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Costos Logísticos.](#)

³ BID. [Notas de Infraestructura de País. Región Andina.](#)

⁴ Aprobada por Decreto Supremo N°345-2018 de fecha 31 de diciembre de 2018.

⁵ De acuerdo con el Banco Mundial, las características geográficas del territorio nacional ubican al Perú entre los 20 países en el mundo con mayor riesgo económico por amenazas de catástrofes naturales, tales como sismos, inundaciones, deslizamientos, heladas, entre otros.

⁶ Es decir que no cumplen con los niveles de servicio establecidos por las normas de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles.

⁷ A través de los [Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos y Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos a Nivel Subnacional.](#)

⁸ De las cadenas identificadas, 21 tienen centros de producción que se localizan en el ámbito subnacional (departamental y vecinal), cuyos demandantes son pequeñas y medianas empresas.

- conexión entre los centros de producción con los corredores logísticos nacionales o con los centros de acopio.
- 2.6 Dicha planificación reveló: (i) baja conectividad con los principales corredores logísticos y unidades productoras⁹; (ii) debilidad en la infraestructura vial secundaria¹⁰; (iii) limitación del desarrollo de las cadenas debido a condiciones inapropiadas de las RVD, expresadas en elevadas mermas y costos de transporte y logística; y (iv) una baja conectividad.
- 2.7 **Infraestructura resiliente.** El Fenómeno del Niño costero de 2017 evidenció la baja resiliencia de la infraestructura vial, al afectar alrededor de 400 puentes en las redes viales nacionales y subnacionales; y aproximadamente 2.600 km de vías de la red vial nacional y en torno a 7.000 km de vías de la red vial subnacional. La recuperación de estas pérdidas se estima en un nivel de inversión de US\$3.000 millones, de acuerdo con el plan de reconstrucción aprobado por el Gobierno.
- 2.8 **Genero e inclusión.** En el Perú la brecha en participación en la fuerza laboral sigue siendo significativa. En 2017, la tasa de participación laboral de las mujeres fue 70%, mientras que la participación de los hombres fue 85%¹¹. Adicionalmente, existe una fuerte segregación ocupacional por género¹², el 66,7% de las mujeres trabaja en servicio y comercio, y solo 2% trabaja en transporte y comunicaciones¹³. Estas actividades generan las menores remuneraciones dentro de la obra civil, lo cual, sumado a la baja participación laboral de las mujeres, pone de manifiesto la necesidad de introducir medidas que reviertan esta situación y fomenten su participación, con el incremento de oportunidades de empleo en las cadenas de transporte¹⁴ y reducción de desigualdad de género.
- 2.9 **Diagnóstico de brechas de cadenas productivas.** El programa elaborará un diagnóstico de brechas en las cadenas de productos que son transportados por las vías intervenidas, a fin de identificar oportunidades de apoyo de otros sectores.
- 2.10 **Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).** Se prevé además que la intervención se beneficie de la realización de pilotos con ITS para el monitoreo de vías subnacionales, que proporcionarán información de transporte por carretera para mejorar la gestión del tráfico y movilidad.¹⁵

⁹ En promedio, el acceso de una RVD a un corredor logístico nacional es de 90 minutos, con valores máximos que pueden superar las seis horas.

¹⁰ En 2017, el porcentaje de la Red Vial Vecinal (RVV) pavimentada con inadecuado nivel de servicio representaba un porcentaje de brecha del 33%, mientras que el porcentaje de la RVV no pavimentada con inadecuado nivel de servicio llegaba al 89,3%. Fuente: Indicadores del Sector de Transporte y Comunicaciones, Anexo N°01, Ficha Técnica del Listado de los Indicadores. Programa Multianual de Inversiones 2019-2021.

¹¹ [Banco Mundial, 2019.](#)

¹² La segregación ocupacional por género está directamente relacionada con las brechas salariales y la calidad del empleo ([Das, S. y Kotikula, A. 2019](#)).

¹³ IDB. Perú: Diagnóstico de la cadena de valor de la provisión de infraestructura de transporte, su operación y servicios conexos y elaboración de un plan de acción de género. Presentación.

¹⁴ El proyecto 1922/GR-HA capacitó a 115 personas en el manejo de maquinaria pesada de las cuales un 77% fueron mujeres. De las 89 mujeres capacitadas en manejo de maquinaria pesada, un 27% ingresó a programas de pasantías y sólo el 9% logró ser absorbida a otros proyectos de construcción. Experiencias como la de Haití evidencian la importancia de fortalecer iniciativas dentro de los proyectos haciéndolas sostenibles en el tiempo.

¹⁵ Según los Indicadores del Sector de Transporte y Comunicaciones, del Programa Multianual de Inversiones 2019-2021, el 100% de los caminos departamentales al 2017 no cuentan con un sistema ITS.

- 2.11 **Alineación estratégica.** El programa está alineado con la Estrategia del Grupo BID con Perú (2017-2021) (GN-2889) al mejorar la disponibilidad de la infraestructura. La operación además es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 (AB-3190-2), y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) Productividad e Innovación, mediante la mejoría de las condiciones de acceso de productos a corredores logísticos del país; y (ii) Integración Económica, con la provisión de infraestructura de transporte que contribuyen a integrar el país. Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, por prever ajustar el diseño de proyectos para reducir impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura; (ii) Igualdad de Género y Diversidad, por buscar incrementar la participación laboral de mujeres en sectores no tradicionales y la accesibilidad a usuarios vulnerables; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al prever el fortalecimiento institucional en temas de infraestructura.
- 2.12 El programa es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al apoyar la provisión a servicios de infraestructura para la integración regional y global; (ii) el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), al buscar reducir los costos logísticos y facilitar el comercio; (iii) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), al apoyar a mejorar la conectividad de comunidades aisladas; y (iv) el Marco Sectorial de Cambio Climático (GN-2835-8), conforme presentado en ¶2.11. La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-8), mediante el indicador #16, km de vías construidas o mejoradas. El programa complementa las iniciativas de mejora de la administración aduanera y, por ende, de las operaciones de exportación e importación (4725/OC-PE y 3546/OC-PE), y se alinea con las áreas estratégicas de TSP de seguridad vial, transporte sostenible, logística y ITS.
- 2.13 **Objetivo del proyecto.** El objetivo del programa es contribuir a mejorar la conectividad regional del país, a través de la rehabilitación, mejoramiento y conservación de vías de la red vial departamental, que resultarán en mejoras de acceso a corredores logísticos, la circulación de personas e integración regional, y la resiliencia de la infraestructura a los efectos del cambio climático.
- 2.14 **Componente 1. Inversiones y conservación por niveles de servicio (US\$1.620 millones).** Serán financiados: (i) la rehabilitación y conservación por cinco años de aproximadamente 5.000 km de vías de la RVD a nivel de soluciones básicas, como la mejora de la superficie de rodadura, ensanchamientos por motivos de seguridad vial, medidas de adaptación al CC y accesibilidad universal; (ii) actividades de supervisión, tanto para rehabilitación y mejoramiento, como conservación de las vías; y (iii) estudios de solución definitiva para intervención en vías con flujos de tráfico superiores a 1.000.000 de ejes equivalentes.
- 2.15 Se tiene previsto contratar a través de proceso licitatorio, mediante un único contrato por cada Corredor Vial Alimentador (CVA), las acciones necesarias para intervenciones en el CVA (estudios de transitabilidad, técnicos y socioambientales), así como las obras y trabajos de rehabilitación, mejoramiento y conservación, incluyendo el servicio de atención de emergencias.
- 2.16 **Componente 2. Seguimiento y monitoreo de los impactos del programa (US\$5,4 millones).** Serán financiados el seguimiento y monitoreo del programa,

así como una evaluación de impacto cuasiexperimental, basado en la metodología de diferencias en diferencias.

- 2.17 **Componente 3. Fortalecimiento institucional para la gestión integrada de transporte y competitividad (US\$15,2 millones).** Serán financiados: (i) actividades de fortalecimiento institucional y herramientas ITS para la gestión integrada de transporte por parte de los Gobiernos Regionales (GR); (ii) el fortalecimiento institucional del Organismo Ejecutor (OE) con la implantación de una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) para gestionar adecuadamente las intervenciones del programa; (iii) capacitaciones en temas de seguridad vial; (iv) realización de un análisis de brechas en cadenas de valor activas e identificación de cadenas adicionales con potencial exportador; (v) capacitaciones de GR, OE y empresas privadas en adaptación a riesgos de desastres y al CC (identificación de amenazas, vulnerabilidades, riesgos y medidas estructurales y no-estructurales); y (vi) el fomento al acceso de las mujeres a oportunidades de empleo en las cadenas de transporte.
- 2.18 **Gestión del programa (US\$31,8 millones).** El programa incluye financiamiento para los gastos de implementación, incluyendo una oficina de gestión de proyectos acompañando a la unidad de gestión del OE a nivel central y sus 16 oficinas zonales.
- 2.19 **Costo y modalidad de financiamiento.** El programa tendrá un costo total de US\$1.672 millones, donde US\$200 millones serán financiados por Capital Ordinario (CO) del Banco. El prestatario tendrá US\$1.472 millones como contrapartida. La operación se ejecutará como un Programa de Inversión de Obras Múltiples (GOM), por facilitar la estructuración de financiamiento en el mediano plazo y en razón que las obras son independientes pero similares. El plazo de ejecución preliminar para este programa es de cinco años.
- 2.20 **Muestra de proyectos.** Se contará con una muestra representativa de al menos un 30% del valor de los Componentes 1 y 2, que serán revisados durante la preparación de la operación para garantizar que cumplan con los requisitos definidos. Los criterios de elegibilidad de los proyectos se definirán posteriormente, sin embargo, se anticipa que el programa no financiará proyectos que puedan tener clasificación socioambiental A.
- 2.21 **Resultados esperados del programa.** El programa intervendrá en aproximadamente 18 CVA, con una meta estimada de 5.000 km. Las intervenciones previstas permitirán mejorar el acceso a corredores logísticos, reforzando la resiliencia a desastres naturales y a efectos del CC, incrementando la cobertura de las vías con calidad adecuada para el tránsito de personas y productos, y reduciendo parte de los costos logísticos de los productos usuarios de las vías que serán intervenidas. Además, se prevé incrementar la participación de las mujeres en la industria.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Responsabilidad de ejecución del proyecto.** El MTC, a través del OE PVD, coordinará y administrará la ejecución del proyecto, incluidas las acciones de ejecución fiduciaria, la supervisión de obras y los temas sociales y ambientales. Si bien la competencia de la RVD es de los GR, PVD cuenta con convenios específicos con cada GR para poder intervenir en dichas vías.

- 3.2 **Aspectos técnicos y lecciones aprendidas.** Las intervenciones previstas en el programa se consideran de baja complejidad técnica: mejora de la superficie de rodadura de las vías a través de la aplicación de suelos estabilizados, recubrimientos bituminosos y otros de bajo costo para carreteras de bajo tráfico. La intervención comprende utilizar la geometría y plataforma existente de la vía, con mejoras geométricas puntuales con fines de seguridad vial, así como la realización de obras de arte menores, drenaje, medidas para reforzar la resiliencia a los riesgos de desastres y elementos de seguridad vial. En el caso de puentes, la intervención se limita a actividades de conservación.
- 3.3 La presente operación incorpora lecciones aprendidas de la ejecución de proyectos en el país, con diversos elementos específicos a ser incorporados en los documentos de licitación y en el contrato de obra, como, por ejemplo, la posibilidad de establecer límites a variaciones de obra, mayores especificaciones respecto a escenarios de retrasos en la ejecución de obra y su impacto en los costos de conservación, disponibilidad de materiales de obras, entre otros aspectos
- 3.4 Se prevé además fortalecer la capacidad de gestión de PVD con la implementación de una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) de carácter interno junto a la unidad de gestión de PVD (a nivel central y sus 16 oficinas zonales).¹⁶

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), el programa ha sido clasificado como Categoría “B” (Anexo II), ya que el mejoramiento de la RVD se realizará a nivel de soluciones básicas. Así el programa comprende: (i) la mejora de la superficie de rodadura con pavimentos económicos sobre el eje existente de la carretera; (ii) la realización de ensanchamientos por motivos de seguridad vial; y (iii) la conservación por niveles de servicio para las vías intervenidas. Todas estas actividades podrán generar riesgos e impactos ambientales y sociales negativos, localizados y de corta duración (excavación de materiales, movimiento de tierra y uso de maquinaria pesada, erosión, generación de polvo, ruido, aguas residuales y desechos, disrupción al tránsito y potenciales accidentes a las poblaciones colindantes con la vía que incluye centros poblados, comunidades campesinas altoandinas y comunidades nativas, así como posibles accidentes laborales), y para las cuales se dispone de medidas de mitigación conocidas en el sector. Al ser un GOM y habiendo revisado la información socioambiental disponible para los seis proyectos de la muestra representativa, se realizarán estudios de análisis ambientales y sociales complementarios, incluyendo sus respectivos planes de gestión ambiental y social y las consultas, a partir de las evaluaciones socioambientales preliminares con que cuenta el OE. Asimismo, se realizará un marco de gestión ambiental y social para los proyectos fuera de la muestra. El programa cumplirá con los hitos pertinentes de salvaguardias de acuerdo con

¹⁶ Los niveles de ejecución de la inversión en infraestructura fueron en promedio entre los años 2009 a 2018 de 74%, por debajo de la ejecución total del presupuesto de 84%. Este nivel de ejecución se da entre los subsectores de infraestructura (siendo comunicaciones y saneamiento aquellos con menores ejecuciones de 66% y 65%, respectivamente), y en todos los niveles de gobierno, aunque se acentúa más en los gobiernos subnacionales. BID. Apoyo del Banco al PNI de Perú.

las políticas activadas y el procesamiento interno del Banco para su preparación, implementación y ejecución.

- 4.2 No obstante, el conocimiento y experiencia de PDV en la aplicación de políticas fiduciarias del Banco, se identificarán acciones de fortalecimiento en materia fiduciaria. Asimismo, se podrá utilizar de manera total el sistema nacional de contratación pública del Perú, según aprobación del Directorio del Banco de 2017.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El Anexo V detalla los costos y cronograma de preparación del programa. Se estima la presentación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) en la tercera semana de marzo, la aprobación del Borrador de Propuesta de Préstamo (DLP) por parte del Comité de Políticas Operativas (OPC) para la segunda semana de mayo, y la consideración de la aprobación en el Directorio Ejecutivo en la segunda semana de junio. Se estiman necesarios US\$118.200 del presupuesto administrativo del Banco para apoyar el proceso de preparación de la operación.

CONFIDENCIAL

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



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
PE-L1252 PROREGION Program		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
PERU	PE-MTC - MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	SECONDARY ROADS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
RAFAEL CAPRISTAN MIRANDA	JULIO ANDRES ROJAS LARA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$200,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
8 Dec 2019	JROJASLARA ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	18 Dec 2019	
QRR (Estimated)	20 Mar 2020	
Board Approval (Estimated)	10 Jun 2020	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

Safeguard Policy Items Identified

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



Safeguard Policy Filter Report

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 (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation will offer opportunities for indigenous people

B.2 Country Laws and Regulations

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

B.3 Screening and Classification

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

B.4 Other Risk Factors

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

B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

B.6 Consultations

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

B.7 Supervision and Compliance

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

B.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.



Safeguard Policy Filter Report

B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Critical Cultural Sites in the project area of influence.

B.10. Hazardous Materials

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

B.11. Pollution Prevention and Abatement

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

B.17. Procurement

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

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.

Additional Comments

[No additional comments]



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
PE-L1252 PROREGION Program		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
PERU	PE-MTC - MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	SECONDARY ROADS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
RAFAEL CAPRISTAN MIRANDA	JULIO ANDRES ROJAS LARA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$200,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
8 Dec 2019	JROJASLARA ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	18 Dec 2019	
QRR (Estimated)	20 Mar 2020	
Board Approval (Estimated)	10 Jun 2020	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

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

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

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

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

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

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

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

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

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

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



Safeguard Screening Form

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

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

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

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

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

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

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations.

The project will mobilize personnel foreign to project zones and the borrower does not have a code of conduct or internal practices/rules prohibits the interaction with the local communities.

Ensure the borrower addresses Health and Community Safety:The borrower will deliver a code of conduct for his employees, contractors and subcontractors including clauses specifying those employees, contractors and subcontractors not to interact and relate with the local communities



Safeguard Screening Form

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

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

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



Safeguard Screening Form

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 (EAS)							
Nombre de la Operación	Programa PROREGIÓN						
Número de la Operación	PE-L1252						
Preparado por	Julio Rojas y Juan Carlos Vasquez – VPS/ESG						
Detalles de la Operación							
Sector del BID	Transporte (INE/TSP)						
Tipo de Operación	Obras Múltiples						
Clasificación Ambiental y Social	Categoría B						
Indicador de Riesgo de Desastres	Moderado						
Prestatario	República del Perú						
Agencia Ejecutora	Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC): Provias Descentralizado						
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">BID (fondo):</td> <td style="text-align: right;">US\$200 millones</td> </tr> <tr> <td>Local:</td> <td style="text-align: right;">US\$1.472,4 millones</td> </tr> <tr> <td>Total:</td> <td style="text-align: right;">US\$1.672,4 millones</td> </tr> </table>	BID (fondo):	US\$200 millones	Local:	US\$1.472,4 millones	Total:	US\$1.672,4 millones
BID (fondo):	US\$200 millones						
Local:	US\$1.472,4 millones						
Total:	US\$1.672,4 millones						
Políticas/Directrices Asociadas	OP-102; OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.17); OP-704; OP-761; OP-765						
Descripción de la Operación							
<p>El objetivo del programa es contribuir a mejorar la conectividad regional del país, a través de la rehabilitación, mejoramiento y conservación de vías de la red vial departamental, que resultarán en mejoras de acceso a corredores logísticos, la circulación de personas e integración regional, y la resiliencia de la infraestructura a los efectos del cambio climático. Para lograr el objetivo, la operación ha sido estructurada con los siguientes componentes:</p> <p>Componente 1. Inversiones y conservación por niveles de servicio (US\$1,620 millones). Este componente financiará: (i) la rehabilitación y conservación por cinco años de aproximadamente 5.000 km de vías de la RVD a nivel de soluciones básicas, como la mejora de la superficie de rodadura, ensanchamientos por motivos de seguridad vial, medidas de adaptación al CC y accesibilidad universal; (ii) actividades de supervisión, tanto para rehabilitación y mejoramiento, como</p>							

conservación de las vías; y (iii) estudios de solución definitiva para intervención en vías con flujos de tráfico superiores a 1.000.000 de ejes equivalentes.

Componente 2. Seguimiento y monitoreo de los impactos del programa (US\$5,4 millones).

Serán financiados el seguimiento y monitoreo del programa, así como una evaluación de impacto cuasiexperimental, basado en la metodología de diferencias en diferencias.

Componente 3. Fortalecimiento institucional para la gestión integrada de transporte y competitividad (US\$15,2 millones).

Serán financiados: (i) actividades de fortalecimiento institucional y herramientas ITS para la gestión integrada de transporte por parte de los GR; (ii) fortalecimiento institucional de la Unidad Ejecutora (UE) para gestionar adecuadamente las intervenciones del programa; (iii) capacitaciones en temas de seguridad vial; (iv) articulación y promoción del desarrollo local productivo para una mayor integración en el mercado nacional, regional y global, mediante un análisis de brechas en cadenas de valor activas e identificación de cadenas adicionales con potencial exportador; (v) capacitaciones de GR, UE y empresas privadas en adaptación a riesgos de desastres y al CC (identificación de amenazas, vulnerabilidades, riesgos y medidas estructurales y no-estructurales); y (vi) el fomento al acceso de las mujeres a oportunidades de empleo en las cadena de transporte.

Gestión del programa (US\$31,8 millones). Adicionalmente el programa incluye financiamiento para los gastos de implementación, incluyendo una oficina de gestión de proyectos, acompañando a la unidad de gestión del Organismo Ejecutor (OE), a nivel central y sus 16 oficinas zonales.

Muestra representativa del Programa:

Al ser una operación de Obras Múltiples, la Muestra representativa estará compuesta por 06 proyectos o corredores. Dichos 06 proyectos o corredores están situados en los departamentos de Tacna, Arequipa y Moquegua, Apurímac, Cusco – Madre de Dios, Tumbes y Huancavelica – Ayacucho.

	Muestra	Longitud total del corredor	Longitud estimada por mejorar en el corredor
1	TACNA	269.54	71.3
2	AREQUIPA - MOQUEGUA 1	228.44	175.1
3	APURIMAC	241.43	239.7
4	CUSCO - MADRE DE DIOS 1	273.57	263.98
5	TUMBES	190.44	58.44
6	HUANCAVELICA - AYACUCHO	447.55	422.5

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

En términos generales los corredores del programa tienen una distribución geográfica amplia por las regiones y provincias peruanas donde se efectuarán mejoras en la superficie de rodadura (pavimentos económicos) sobre el eje existente de la carretera y sólo se estarían considerando algunos ensanchamientos por motivos de seguridad vial, la conservación por niveles de servicio para las vías intervenidas, la pavimentación o repavimentación de rutas provinciales existentes, así como obras básicas de mejoramiento vial.

Las obras no incluyen variantes, nuevas carreteras ni proyectos de autopista.

Tomando en cuenta lo anterior, se espera que la ejecución de las obras de la muestra representativa causen impactos socioambientales localizados y de corto plazo (excavación de materiales, movimiento de tierra y uso de maquinaria pesada, erosión, generación de polvo, ruido, aguas residuales y desechos, disrupción al tránsito y potenciales accidentes a las poblaciones colindantes con la vía que incluye centros poblados, comunidades campesinas altoandinas y comunidades nativas) así como posibles accidentes laborales. Para todos los impactos listados anteriormente se dispone de medidas de mitigación efectivas conocidas; por lo que la presente operación se clasifica como Categoría B.

No se prevé afectación a viviendas o predios donde existan casa o viviendas, ni impactos negativos a pueblos indígenas. Los pobladores colindantes a las rutas que incluye poblaciones indígenas serán beneficiadas con la conservación y el mantenimiento de la vía. Aunque las obras del programa se ejecutaran en vías ya intervenidas, los AASc/PGAS de la muestra confirmaran si los proyectos de la muestra tendrán afectación a hábitats naturales o sitios culturales críticos, así mismo, el MGAS del programa incluirá la necesidad del análisis de estos riesgos para los proyectos fuera de la muestra.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

Durante el proceso de identificación de esta operación, se ha revisado la información disponible de los corredores que formarán la muestra representativa y analizado preliminarmente el nivel de intervención que se realizarán en estos.

Dichos corredores cuentan con estudios de pre-inversión, los cuales incluyen evaluaciones ambientales y sociales preliminares (EVAP). El Banco ha realizado un análisis de brecha de dichas EVAP. Para todos los proyectos de la muestra se elaborará un Análisis Ambiental y Social complementario (AASc) que incluya su respectivo plan de gestión ambiental y social a fin de cubrir las brechas correspondientes a las salvaguardias socioambientales del BID. El contenido de estos AASc se incorporará en la Declaración de Impacto Ambiental y Social (DIAS) que resulta un requerimiento legal peruano de cada uno de los Proyectos de la muestra y los fuera de la muestra. Las DIASs son elaborada por el ejecutor durante la preparación de los diseños finales de los proyectos. Los AASc se realizarán igualmente para los proyectos fuera de la muestra y serán incluidos como partes sus los DIASs.

Para todos los corredores de la muestra los resultados de los AASc se incorporarán como parte de las DIAS. Asimismo, para las obras futuras fuera de la muestra se elaborará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) que contendrá los temas a ser incorporados en los Términos de Referencia (TdR) y los estudios socio ambientales futuros a fin de dar cumplimiento con las salvaguardias socioambientales del BID, que incluye, entre otros, un proceso de consulta pública significativa / acercamiento a las personas potencialmente afectadas y/o interesadas y los contenidos mínimos de un AAS y de un PGAS. Asimismo, la complementación tendrá énfasis en el desarrollo de un mecanismo de atención de quejas y reclamos. Como resultado de las AASc de cada proyecto se determinará si es necesario la realización de un análisis de desastres naturales, mismo que será elaborado durante el diseño final del proyecto.

El equipo de proyecto ha confirmado la disponibilidad de fondo para apoyar a Provias Descentralizado con la contratación de una consultoría a fin de que los proyectos de la muestra cumplan con las salvaguardias del BID:

- (i) Preparación de un AASc que incluya PGAS para los proyectos de la muestra: una descripción del proyecto y el contexto local socioambiental, un análisis de los impactos y riesgos directos e indirectos ambientales, sociales y de salud y seguridad, y las medidas de mitigación, y una ronda de consulta pública significativa.

(ii) Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS). El marco que será aplicable a los proyectos futuros, que se prepararán bajo el programa durante su ejecución. El MGAS servirá como un sistema para asegurar que la agencia ejecutora, implemente procedimientos para asegurar que las intervenciones financiadas por el programa cumplen con los requerimientos legislativos peruanos y las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del Banco. Una vez diseñado e implementado, el MGAS ayudará al ejecutor a identificar, evaluar y manejar el riesgo ambiental y social de cada proyecto bajo el programa.

Documentos ESHS	Etapa actual de desarrollo – Brechas a cubrir	Estimación de los recursos necesarios para finalizar	Cronograma estimado para finalizar y consultar (según corresponda)
Análisis Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social Complementario (AASc) para los seis proyectos de la muestra, incluyendo las consultas.	Preparados términos de referencias. En proceso de elaboración propuesta económica por firma consultora.	Fuente: BID	3 meses a partir de la contratación de la firma consultora.
Marco de Gestión Ambiental y Social, incluyendo los anexos necesarios.	Preparados términos de referencias. En proceso de elaboración propuesta económica por firma consultora.	Fuente: BID	3 meses a partir de la contratación de la firma consultora.

Oportunidades para adicionalidad del BID

A ser determinado durante preparación.

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

Ver Tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID.

Apéndices Adicionales

Ver Apéndice 1, mapas.

Tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Si	Cumplimiento del Proyecto con la legislación nacional socioambiental.	El Análisis Ambiental y Social complementario (AASc) y el MGAS evaluarán los requisitos de ESHS de las regulaciones peruanas y definirán las medidas para garantizar el cumplimiento.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Si	De acuerdo con la información disponible al momento, de conformidad con la directiva B.3 la operación se clasifica como categoría B.	Se confirmará la clasificación como resultado del AASc en el IGAS. Una vez la categorización de la Operación se confirme como B, se incluirá en el acuerdo de préstamo que no serán financiado con el Programa proyectos categorizados como A. Para los futuros proyectos del Programa, durante la fase de formulación se realizará una evaluación preliminar que definirá la categoría ambiental y social del proyecto, el MGAS incluirá dicho requisito/lineamiento.

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.4 Otros Factores de Riesgo	Si	Capacidad institucional para la gestión socioambiental de la división ambiental del Provias Descentralizado.	<p>El Banco analizará la capacidad institucional para la gestión socioambiental. De manera preliminar se puede indicar que el Organismo Ejecutor cuenta con los conocimientos de las salvaguardias ya que viene desarrollando otras operaciones similares con el BID (PE-L1135).</p> <p>Sin embargo, debido a la carga adicional de trabajos en paralelo que se genera se analizará la necesidad de fortalecer el equipo socio ambiental con especialistas específicos para los proyectos financiados por el BID, y en específico para los proyectos de la presente operación.</p>
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Si	El proyecto requiere un AASc y su respectivo PGAS para las obras de la muestra y un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para las obras fuera de la muestra.	Se prepararán AASc y PGAS para cada proyecto de la muestra y un MGAS para los proyectos fuera de la muestra.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia)			<p>En los AASc se realizará un análisis de riesgo de empobrecimiento y se identificará en el PGAS la acciones para manejar y mitigar dicho riesgo, el PGAS incluirá un Programa de Restauración de Medios de Vida y, de ser el caso, pondrá especial atención a los grupos vulnerables.</p> <p>Los AASc confirmaran si los corredores de la muestra se ejecutaran áreas protegidas o reservas naciones. El MGAS incluirá el requisito para que los proyectos fuera de la</p>

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
			muestra igual evalúen el riesgo y propongas las acciones de protección/mitigación en su caso.
B.6 Consultas	Si	Se requiere una ronda de consulta con las poblaciones potencialmente afectadas e interesadas. Para tal efecto se preparará un plan de consulta.	Durante la preparación del proyecto se realizará una ronda de consulta significativa con las poblaciones afectadas e interesadas. Asimismo, se implementará un mecanismo de atención de quejas y reclamos. Las consultas de los proyectos fuera de la muestra se realizarán de acuerdo con el Marco de consulta del MGAS.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Si	Se requiere supervisión de los proyectos durante la ejecución del programa.	El IGAS detallará los requerimientos de supervisión y monitoreo durante la etapa de construcción y operación.
B.8 Impactos Transfronterizos	No	N/A	N/A
B.9 Hábitats Naturales	Si	La zona del corredor de la muestra “Cusco Madre de Dios” es un área con presencia de hábitat natural crítica, como foresta tropical adyacente al Parque Nacional Manu y reserva comunal Amarakaeri.	EL AASc confirmará si las actividades del proyecto afectaran negativamente dicha habita natural crítica. El MGAS definirá el requisito de evaluar este riesgo en los proyectos fuera de la muestra.
B.9 Especies Invasoras	No	El proyecto no implica actividades que puedan introducir especies invasoras.	En los casos que haya restaurar ares intervenid se prohibirá el uso de especies invasivas y se promoverá el uso de plantas nativas.

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.9 Sitios Culturales	Si	<p>No se anticipa que se afecten sitios culturales, por estar las obras en zonas donde ya existen vías.</p> <p>Sin embargo, en algunos casos el trayecto pasa por zonas arqueológicas (Pisac en Cuzco, entre otros).</p>	De forma preventiva, el PGAS de la etapa de construcción incluirá un Procedimiento de Hallazgos Fortuitos. EL MGAS incluirá el requisito de analizar este riesgo en los proyectos fuera de la muestra.
B.10 Materiales Peligrosos	Si	Durante la construcción de las obras es normal que haya uso menor a moderado de materiales y residuos peligrosos (combustibles, lubricantes, productos químicos, aceites usados etc.).	El PGAS y el MGAS incluirán las medidas de mitigación para el uso de materiales peligrosos y disposición final de los residuos peligrosos en la ejecución del proyecto.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Si	Durante la construcción de las obras y la operación de las infraestructuras es normal que haya cierto nivel de contaminación del aire o del suelo (desechos, emisiones atmosféricas, aumento de ruidos, aguas residuales etc.).	El PGAS y el MGAS incluirán las medidas de mitigación para la prevención de la contaminación por estos agentes en la ejecución del proyecto.
B.12 Proyectos en Construcción	No	El proyecto no está en construcción.	N/A

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	N/A	N/A
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No	El proyecto no es parte de un préstamo repetido o multifase,	N/A
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No	N/A	N/A
B.16 Sistemas Nacionales	No	El proyecto no hará uso de sistemas nacionales para temas ambientales (categorización, evaluación, mitigación, supervisión y monitoreo)	N/A
B.17 Adquisiciones	Si	Inclusión de requerimientos socioambientales en los contratos.	El PGAS y el MGAS contendrán los requerimientos ambientales y sociales a incluirse en los pliegos de licitación para los proyectos del programa.
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2	Si	La operación no tiene el potencial de exacerbar el riesgo para la vida humana, la propiedad, el medio ambiente o el propio proyecto, por lo que el riesgo tipo 2 no es aplicable al programa.	N/A

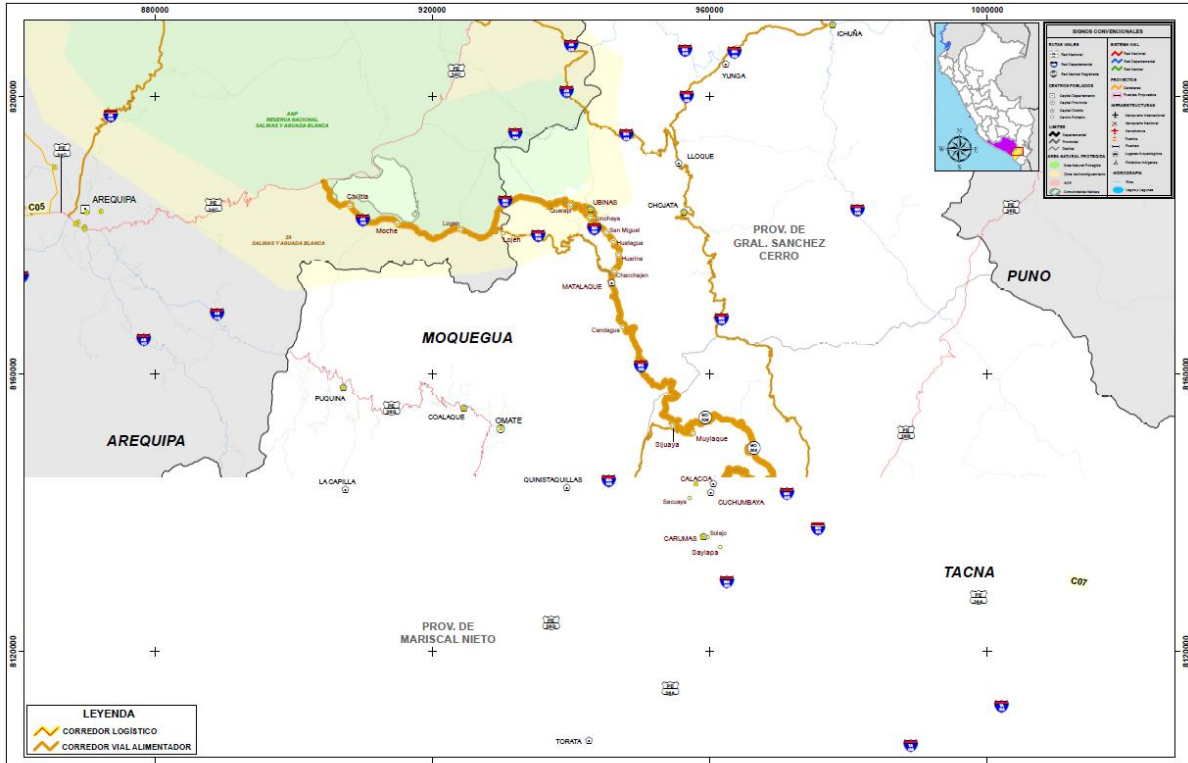
Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
A.2 Gestión de contingencia (plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional)	Si	El riesgo de desastres naturales tipo 1 se ha evaluado preliminarmente como moderado, debido a que la zona donde se implementará las obras del programa está expuesto principalmente a inundaciones y deslizamiento de tierra.	Los AASc/PGAS evaluarán el riesgo de inundaciones y deslizamiento de tierra para los proyectos de la muestra y se confirmará en IGAS la clasificación Tipo 1 moderado. Los AASc/PGAS determinarán los planes y medidas necesarios (respuesta ante emergencia, salud y seguridad en el trabajo y para la comunidad) para los proyectos de la muestra. El MGAS definirá los requisitos de evaluación para este tipo de riesgos en los proyectos fuera de la muestra.
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario			
Minimización del Reasentamiento Consultas del Plan de Reasentamiento Análisis del Riesgo de Empobrecimiento Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	No	De acuerdo con las EVAPs y al alcance de las obras a desarrollar, no se afectarán viviendas durante los trabajos que desarrollará en proyecto.	N/A

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida			
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	No	No se anticipan impactos negativos a pueblos indígenas.	N/A
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	Si	Existen comunidades altoandinas y nativas dentro del área de influencia directa e indirecta del proyecto que son pueblos indígenas.	La realización de procesos de consulta y relacionamiento socioculturalmente adecuado a fin de explicar los proyectos, sus impactos y medidas de mitigación.
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada		Ahora bien, teniendo en cuenta el nivel de las obras, no se esperan impactos negativos significativos en las poblaciones indígenas (no habrá adquisición de predios ni reasentamiento).	
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados		Sin embargo, se debe realizar un proceso de consulta con estas poblaciones de manera socio culturalmente apropiada respecto al proyecto, los	
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas			
Cuestiones Discriminatorias			
Impactos Transfronterizos			

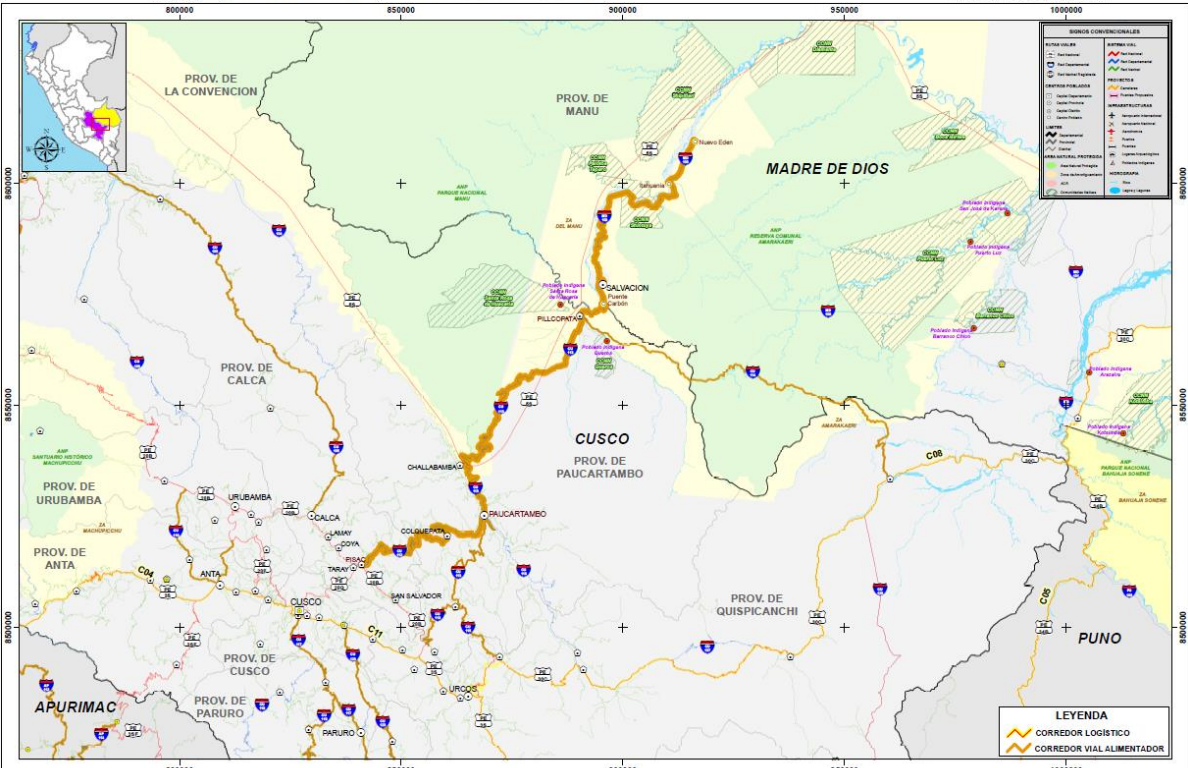
Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados		impactos y las medidas de mitigación planteada	
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Si	Asegurarse de que los diferentes géneros estén adecuadamente representados en las consultas.	Para cada proyecto de la muestra, el AASc realizará una ronda consulta pública significativa para asegurar que los diferentes géneros estén adecuadamente representados en la consulta.
Aplicación del análisis de riesgo y salvaguardias.	Si	El proyecto puede conllevar riesgos/impactos adversos basados en género ¹ , incluyendo violencia sexual	En el AASc/PGAS se desagregarán los datos de la línea base social y los programas de mitigación por género.
OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envió	Si	Divulgación del AASc y PGAS y MGAS.	Se publicará en la página del BID el AASc y PGAS y MGAS antes de la misión de análisis, y previo del envío POD a OPC el AASc y

¹ Los riesgos pueden incluir: (i) acceso desigual a los beneficios / medidas de compensación del proyecto; (ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada debido a factores de género; (iii) incumplimiento de la legislación aplicable relacionada con la igualdad entre hombres y mujeres; (iv) incremento arriesgarse a la violencia de género, incluida la explotación sexual, la trata de personas y las enfermedades de transmisión sexual; y (v) no hacer caso de los derechos de propiedad de las mujeres.

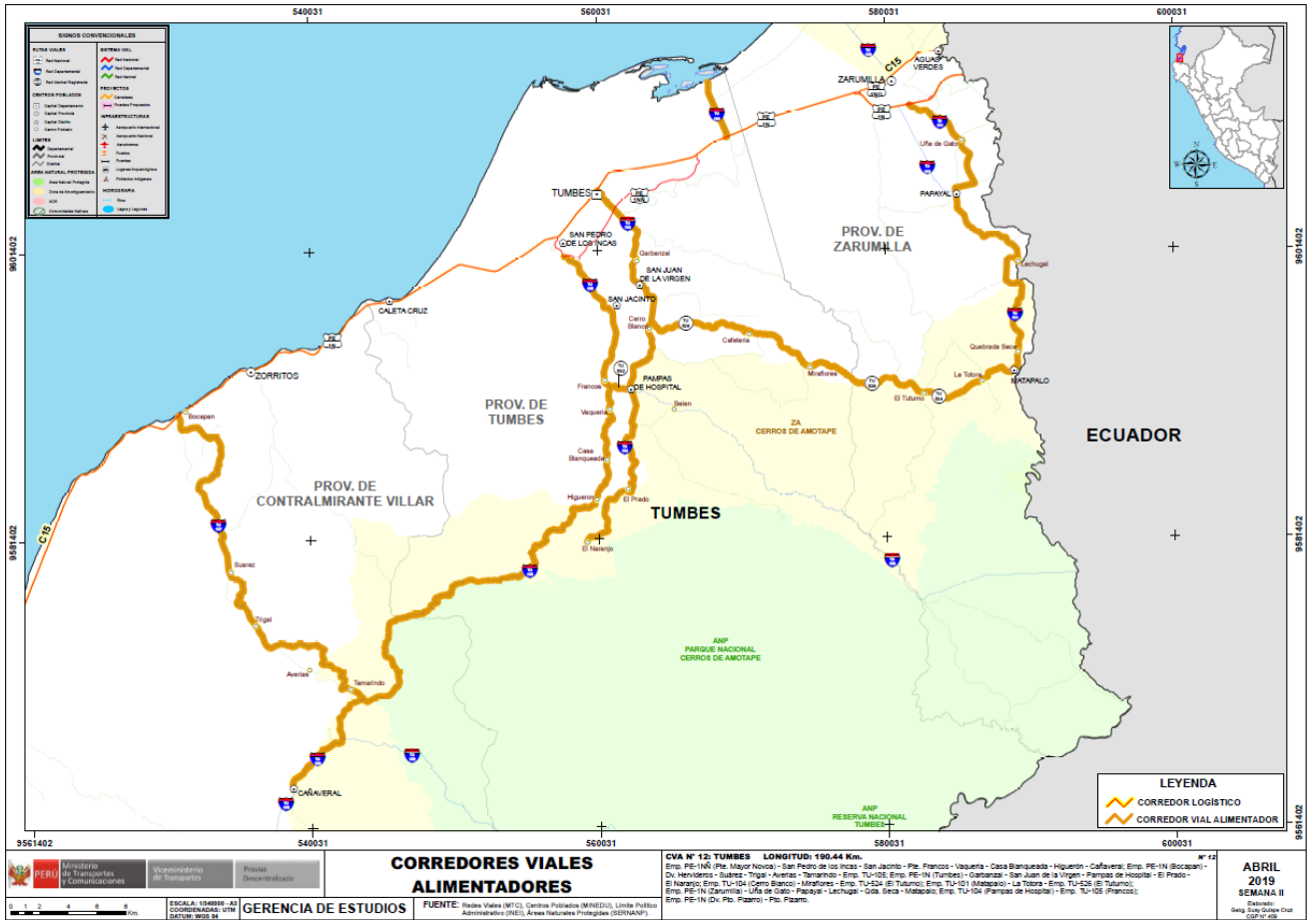
Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
de los documentos al Directorio			PGAS (incluyendo los informes de consultas) y MGAS.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Si	La agencia ejecutora y el Banco publicarán todos los nuevos documentos de ESHS relevantes que se desarrollarán durante la implementación del programa.	Los DIAS y PGAS (incluyendo los informes de consultas) de los proyectos fuera de la muestra serán divulgado en la página del BID y del ejecutor durante la formulación de los proyectos.



CORREDORES VIALES ALIMENTADORES
 CVA N° 2: AREQUIPA - MOQUEGUA I LONGITUD: 228.44 Km.
 Emp. PE-354 C.V. Calacani - Yungay - Carabaya - Cutumayo - Calaca - Carabaya - Emp. MO-556 Emp. MO-102 - Chiriquia - Emp. MO-428 (Chiriquia) - Emp. MO-100 (Suiza) - Moyabaya - Emp. MO-556 - Emp. MO-101 (Matabaqui) - Candabuya - Yabaque - Emp. MO-428 (Suiza) - Emp. MO-100 (Matabaqui) - Matabaqui - Ulinas - Ulinas - Emp. AP-113 - Emp. PE-354 C.V. - Chiles - Moque - Loguen - Emp. MO-101.
 FUENTE: Datos Viales (MTC), Centro Poblado (MUNEDU), Límite Político Administrativo (INEC), Áreas Naturales Protegidas (SERNAMP).
 ESCALA: 1:250,000
 GERENCIA DE ESTUDIOS
 MARZO 2019



CORREDORES VIALES ALIMENTADORES
 CVA N° 4: CUSCO - MADRE DE DIOS LONGITUD: 273.57 Km.
 Pisac - Paucartambo - Píscopata - Puente Carbon - Puente río carbon - Istanhua - Nuevo Eden.
 FUENTE: Datos Viales (MTC), Centro Poblado (MUNEDU), Límite Político Administrativo (INEC), Áreas Naturales Protegidas (SERNAMP).
 ESCALA: 1:250,000
 GERENCIA DE ESTUDIOS
 MARZO 2019



ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos de preinversión con anteproyecto de ingeniería	Estudio de preinversión para la muestra identificada de caminos	Disponible	Enlace
Evaluación económica del programa	Evaluación económica	Febrero 2019	En elaboración
Componente socioambiental	Evaluación Ambiental Preliminar (EVAP) de cada camino de la muestra	Disponible	Enlace
	Complementación de EVAP	Febrero 2020	En elaboración
	Desarrollo de consultas públicas	Marzo-abril 2020	En elaboración
	Informe consolidado	Abril 2020	En elaboración
	Elaboración MGAS	Marzo 2020	En elaboración

CONFIDENCIAL

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