

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **PARAGUAY**

### **PROGRAMA DE HABILITACIÓN Y CONSERVACIÓN DE CORREDORES AGROINDUSTRIALES**

**(PR-L1164)**

#### **PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Ernesto Monter, Jefe de Equipo (INE/TSP); Alejandra Caldo, Jefe de Equipo Alterno (TSP/CPR); Gabriela Arteaga y Alba Taveras Marte (INE/TSP); Martín Sosa (TSP/CPR); Álvaro García Negro (RND/CPR); Alberto Villalba y Silvia Larreamendy (VPS/ESG) y Cristina Marzo (LEG/SGO).

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

## PERFIL DE PROYECTO

### PARAGUAY

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del proyecto:</b>	Programa de Habilitación y Conservación de Corredores Agroindustriales	
<b>Número del proyecto:</b>	PR-L1164	
<b>Equipo del proyecto:</b>	Ernesto Monter, Jefe de Equipo (INE/TSP); Alejandra Caldo, Jefe de Equipo Alterno (TSP/CPR); Gabriela Arteaga y Alba Taveras Marte (INE/TSP); Martín Sosa (TSP/CPR); Álvaro García Negro (RND/CPR); Alberto Villalba y Silvia Larreamendy (VPS/ESG) y Cristina Marzo (LEG/SGO)	
<b>Prestatario:</b>	República del Paraguay	
<b>Organismo ejecutor:</b>	República del Paraguay, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)	
<b>Plan financiero:</b>	Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Capital Ordinario (CO):	US\$135.000.000
	Contrapartida:	US\$90.000.000
	Total:	US\$225.000.000
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas identificadas:	OP-102; OP-704; OP-765; OP-761; y OP-703 (B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.10, B.11, y B.17)
	Clasificación:	B

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Marco territorial y socioeconómico.** El sector agropecuario es clave en la economía paraguaya, con un aporte al Producto Interno Bruto (PIB) de 22,1% anual en promedio para el período 2004-2016<sup>1</sup>. Adicionalmente, las exportaciones del sector han tenido un incremento significativo en la última década (7% anual) y representan 61% del valor total de exportaciones en 2018<sup>2</sup>.
- 2.2 La organización y el desarrollo territorial del país está muy diferenciada entre la Región Oriental (RO) y la Región Occidental o Chaco. La RO ocupa el 40% del territorio y acoge al 97% de la población y de la actividad productiva del país. Por su parte, el Chaco cumple un rol estratégico en cuanto a su potencial

<sup>1</sup> Banco Central del Paraguay (BCP).

<sup>2</sup> Ídem.

productivo<sup>3</sup>, albergando 40% del total del hato ganadero del país, cercano a 14,2 millones de cabezas y produciendo anualmente cerca de 666 millones de litros de leche (75% de la producción del país<sup>4</sup>).

**2.3 Rol estratégico de la infraestructura vial.** Los sectores agropecuario y agroindustrial son altamente dependientes de los niveles de accesibilidad, cobertura y calidad de la red vial. Asimismo, debido a la mediterraneidad del Paraguay, las cargas del comercio exterior recorren en promedio 1.350 km desde y hasta los puertos marítimos, haciendo que los costos del transporte tengan una alta incidencia en la actividad productiva y exportadora del país. Por ello, la mejora de las condiciones de la red vial es esencial para la reducción de los costos de transporte, facilitando el movimiento de carga y personas, e incrementando la competitividad del país en el comercio exterior.

**2.4 El problema.** Dos de los principales retos relacionados a los bajos niveles de productividad del país, están asociados a desafíos estructurales de desarrollo relacionados a la integración económica y diversificación productiva, y a la falta de infraestructura<sup>5</sup>. Históricamente, debido a recursos limitados para su financiamiento, la inversión en infraestructura de transporte ha sido insuficiente con relación a la necesidad que tiene el país. El bajo nivel de pavimentación<sup>6</sup> y el mantenimiento deficiente de la red vial restringe la conectividad y competitividad nacional, aumentando costos logísticos y limitando el crecimiento de la productividad en pos del desarrollo y bienestar de la población. En este sentido, la densidad vial pavimentada de Paraguay es menor (1km/1.000 habitantes; 0,08km/km<sup>2</sup>) en comparación con los países del Cono Sur<sup>7</sup> y se encuentra entre los países de América Latina y el Caribe (ALC) que presentan mayores costos asociados al movimiento de mercancías dentro de la región<sup>8</sup>. Esto es particularmente relevante en un país sin acceso directo al mar, el cual depende altamente del transporte terrestre y fluvial, así como de las operaciones de transbordo en los países limítrofes<sup>9</sup>. Se calcula que por la falta de caminos transitables todo el tiempo en el área de influencia del proyecto de la muestra (¶3.2), solo entre los meses de marzo y abril de 2018, se perdieron más de dos millones de litros de leche<sup>10</sup> por la imposibilidad de acercar el producto a las plantas de procesamiento. Adicionalmente, Paraguay se posiciona entre los países más vulnerables de la región a eventos climáticos extremos, con pérdidas que pueden representar más del 5% del PIB agropecuario<sup>11</sup>. Los impactos del

---

<sup>3</sup> La organización demográfica y económica del Chaco está desarrollada en torno a cooperativas de producción ubicadas en Filadelfia, Loma Plata y Neuland, quienes disponen de industrias de leche, frigoríficos, plantas de alimentos para animales, entre otras industrias que abastecen al mercado local e internacional.

<sup>4</sup> Cámara Paraguaya de Industriales Lácteos, 2017.

<sup>5</sup> Paraguay: Rutas para el Desarrollo. BID, 2018.

<sup>6</sup> Paraguay posee una red vial de aproximadamente 75.000 km y solo el 10% se encuentra pavimentada. El 38% de la red pavimentada se encuentra en estado regular y el 20% en mal estado. MOPC, 2015.

<sup>7</sup> Paraguay: 0,0175 km/km<sup>2</sup>; Argentina: 0,0284 km/km<sup>2</sup>; Brasil: 0,0250 km/km<sup>2</sup>; y Uruguay: 0,0447 km/km<sup>2</sup>. CEPAL, 2015.

<sup>8</sup> El costo de exportación del Paraguay es de US\$1.850 por contenedor, por encima del promedio de ALC (US\$1.287 por contenedor). [Mejores vecinos: hacia una renovación de la integración económica en ALC](#), 2017.

<sup>9</sup> De acuerdo a [Arvis et al. \(2010\)](#), estos países se caracterizan por: (i) comercializar 30% menos que países con litoral; (ii) registrar mayores costos de importación y menores ingresos de exportación; y (iii) crecer en promedio 1,5% menos que países con acceso al mar.

<sup>10</sup> Cooperativa Chortzitzer, 2018.

<sup>11</sup> Paraguay: Rutas para el Desarrollo. BID, 2018.

cambio climático pueden dañar la infraestructura vial, lo que requiere medidas de adaptación y cambios en la planificación de carreteras en algunas regiones, lo que requiere de la revisión y actualización de especificaciones de diseño para la infraestructura del transporte y conocer los impactos proyectados.

- 2.5 **Justificación.** El programa busca incrementar inversiones en infraestructura vial a través de la pavimentación de caminos que sirven al sector agroindustrial del país. La mejora de estas vías reducirá el costo de transporte, facilitará el acceso y hará económicamente más atractivo las actividades económicas en estas áreas, reduciendo las pérdidas de producción debido a la falta de infraestructura de todo tiempo. Para el caso del proyecto de la muestra<sup>12</sup>, se estima que la producción lechera de la zona alcanza los 55 millones de litros de leche al año<sup>13</sup>, los cuales son industrializados en la localidad de Loma Plata y Lolita para el consumo local e internacional. Las inversiones para mejorar la calidad de la red vial tienen especial relevancia por sus efectos positivos sobre la producción y las exportaciones<sup>14</sup>.
- 2.6 **Estrategia del Banco con el País.** El programa se encuentra alineado con la Estrategia del Banco con Paraguay para el período 2014-2018 (GN-2769), en particular, con el objetivo estratégico de mejorar la infraestructura de transporte.
- 2.7 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) productividad e innovación por su apoyo a la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de corredores estratégicos del país; y (ii) integración económica, por su contribución a facilitar el acceso de la producción y el tránsito de mercaderías a los mercados. Asimismo, el programa se alinea a la Estrategia Integrada del BID de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y de Energía Sostenible y Renovable (GN-2609-1) al incorporar a su componente de obra conceptos de adaptación al cambio climático. Adicionalmente contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-6) mediante el producto de kilómetros de caminos a mejorar.
- 2.8 El programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), con los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad. Asimismo, es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), contribuyendo a la dimensión de la calidad de la infraestructura de transporte y los servicios.
- 2.9 **Objetivo.** Contribuir a mejorar la competitividad del sector agropecuario del Paraguay. El objetivo específico es contribuir a la mejora y conservación de la calidad de los caminos productivos que sirven al sector agroindustrial en el área de intervención. El programa ha sido estructurado en el siguiente componente:
- 2.10 **Componente único.** Obras civiles y fiscalización (US\$217,5 millones). Financiará: (i) la pavimentación de cerca de 185 km de caminos departamentales, incluyendo el acceso a ciudades, previendo intervenciones para la mejora de

---

<sup>12</sup> En este punto la vía presenta actualmente un TMDA de cerca de 3.600 vehículos.

<sup>13</sup> Cooperativa Chortzitzer, 2018.

<sup>14</sup> En Perú, Volpe Martincus C. et al. (2014), citados en Berg et al. (2016) encontraron que un programa de inversión en vías llevó a una mejora sustantiva en el crecimiento promedio anual de exportaciones de las firmas (6,4%).

- características técnicas del camino existente, puentes, la adecuación de terraplenes, obras de arte a las condiciones hidrológicas críticas e intervenciones de seguridad vial; (ii) el mantenimiento por niveles de servicio de aproximadamente 185 km, por un período estimado de cuatro años posteriores al mejoramiento; (iii) la fiscalización técnica y ambiental; (iv) compensación ambiental y social, y expropiaciones; (v) pagos por servicios ambientales<sup>15</sup>; y (vi) escalamientos.
- 2.11 En adición al componente único, se propone financiar (US\$7,5 millones): (i) administración del programa; (ii) estudios técnicos<sup>16</sup>; (iii) monitoreo y evaluación; y (iv) auditorías financieras externas.
- 2.12 **Costo.** El costo total estimado es US\$225 millones, de los cuales US\$135 millones son financiados por el Capital Ordinario (CO) del Banco, y el resto corresponde a la contrapartida local.
- 2.13 **Resultados del programa:** (i) reducción del costo de operación vehicular; (ii) reducción del tiempo de viaje promedio; y (iii) reducción de la producción lechera desperdiciada debido a la deficiencia de la infraestructura vial.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1. **Conocimiento del Banco sobre el sector.** El Banco viene cumpliendo un rol importante en el desarrollo del sector transporte y de logística en Paraguay. En los últimos 20 años, el Banco ha aprobado operaciones por un monto de US\$793 millones en corredores viales, financiando la pavimentación de 1.550 km de vías troncales y apoyando el desarrollo de un sistema de gestión de mantenimiento por niveles de servicio en más de 2.000 km.
- 3.2. **Modalidad.** El programa será financiado por un préstamo de inversión bajo la modalidad de obras múltiples con un período de ejecución de siete años<sup>17</sup>. El MOPC ha preidentificado dos tramos potencialmente elegibles para el programa. La muestra representativa estará conformada por el proyecto de pavimentación y mantenimiento del tramo Cruce Pioneros hasta Cruce Douglas y accesos (a Santa Cecilia, Lolita y Campo Aceval), así como el mejoramiento de las zonas urbanas de Paratodo y Lolita. El proyecto de la muestra tiene un costo estimado de US\$140 millones y sus diseños finales de ingeniería se encuentran en etapa de finalización<sup>18</sup>. No se prevén excepciones a las políticas del Banco ni financiamiento retroactivo.
- 3.3. **Esquema de ejecución.** El organismo ejecutor será el prestatario, por medio del MOPC. La ejecución de la operación estará a cargo de la Unidad Ejecutora de Proyectos del MOPC, bajo la gerencia de la Dirección de Vialidad, la cual tiene una amplia experiencia en la ejecución de proyectos con financiamiento del Banco, y cuya función principal será la gestión técnica, administrativa y operativa del programa. Las acciones de ejecución, incluyendo los procesos de

---

<sup>15</sup> Ley 3001/2016 y sus reglamentaciones, que establece la compra de certificados de servicios ambientales como medidas de compensación a los impactos ambientales de los proyectos por un porcentaje no menor al 1% del costo de inversión de las obras.

<sup>16</sup> Incluyendo la evaluación y gestión del riesgo de desastres (DRA/M).

<sup>17</sup> Este plazo se justifica por el año que requiere la licitación, dos años para las obras de pavimentación, más cuatro años de mantenimiento.

<sup>18</sup> El segundo tramo potencial para financiamiento sería el tramo Villa del Rosario – empalme Ruta 11 (60 km).

adquisiciones, supervisión de obras y temas sociales y ambientales serán coordinadas con las unidades de línea dentro de la estructura del MOPC.

- 3.4. **Área de intervención.** Se intervendrán zonas consideradas prioritarias por su potencial productivo. Los principales beneficiarios del proyecto serán los usuarios de la red vial, en especial los productores agropecuarios, incluyendo pequeños y medianos empresarios, y habitantes del área de influencia<sup>19</sup> de los tramos a ser intervenidos. Las obras consideradas no presentan ninguna complejidad técnica particular y el MOPC cuenta con experiencia en la ejecución de proyectos similares. El programa contará con estudios de factibilidad técnica, económica y socioambiental. Para el caso del proyecto que no forma parte de la muestra, se definirán criterios de elegibilidad.

#### IV. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 4.1 En base al análisis de documentación técnica secundaria y el recorrido del trayecto de la muestra, se estima que los impactos negativos relacionados al mejoramiento vial no son de carácter significativo, pues no contemplan apertura de nuevos caminos, expansión del número de carriles, circunvalaciones, o movimiento significativo de suelos. El programa será implementado casi enteramente sobre caminos vecinales existentes, con una franja de dominio consolidada y delimitada a lo largo de todo el trayecto, sin presentar ningún tipo de uso irregular, o que implique deforestación, o cause impactos a áreas protegidas u otro tipo de hábitats naturales críticos o sitios culturales. Por consiguiente, se estima que no habrá desplazamiento físico de familias, ni habrá afectaciones directas a pueblos indígenas asentados en aldeas en áreas de influencia indirecta. Teniendo en cuenta la anterior, y en seguimiento a lo definido por las salvaguardas ambientales y sociales del Banco el proyecto ha sido clasificado como categoría "B". Sin embargo, estos temas serán analizados de forma más detallada durante la preparación de esta operación, para confirmar la categorización asignada y definir las medidas de gestión ambiental y social.
- 4.2 El programa contempla la preparación e implementación de un proceso de consulta pública significativa y culturalmente apropiada, a cargo del organismo ejecutor, con apoyo del Banco. Además, el programa contará con un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS), para la muestra y un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el resto de las obras, que incluirá medidas para prevenir, reducir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos y riesgos ambientales y sociales del programa. El EIAS incluirá un plan de gestión ambiental y social, un plan de consulta significativa, un plan de compensación para tierras y mejoras, así como un análisis sociocultural de las comunidades indígenas ubicadas en el área del proyecto, entre otros instrumentos.

#### V. OTROS TEMAS

- 5.1 En el marco de la preparación y ejecución de la operación se analizará la viabilidad de incorporar tanto una evaluación de impacto del programa, como estudios de brechas de inversión que contribuyan a mejorar la productividad agropecuaria en la zona de intervención. Adicionalmente, se prevén acciones en áreas de género, consistentes con el Plan de Acción de Género para Paraguay<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> Población beneficiada del proyecto de la muestra: 30.000 habitantes (población del Chaco Central).

<sup>20</sup> [Enlace al documento.](#)

## **VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN**

- 6.1 El cronograma prevé el envío del borrador de la Propuesta de Préstamo a OPC el 28 de agosto de 2019. Los recursos necesarios para preparar esta operación se estiman en US\$126.176; US\$55.000 para consultorías y US\$71.176 para misiones (Anexo V). A su vez, se tramitará la preparación de una Cooperación Técnica (PR-T1271) de apoyo a la preparación y ejecución de esta operación.

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> 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		
<b>PR-L1164</b> Upgrade and Conservation Project for the Road Cruce Pioneros - Paratodos - Cruce Douglas and Access		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	Substantial	
Country	Executing Agency	
PARAGUAY	PR-MOPC - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ERNESTO MONTER FLORES	ALBERTO ESTEBAN VILLALBA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$135,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
18 Jan 2019	avillalba ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)		
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)		
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 (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation includes activities related to climate change adaptation, but these are not the primary objective of the operation.

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

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

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

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

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

The operation 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 other environmental and social sustainability issues that the project team considers to represent a risk for this operation. (e.g. wood sourced from Amazon rainforest).

## B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

## B.6 Consultations

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



## Safeguard Policy Filter Report

### B.7 Supervision and Compliance

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

### B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

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

### B.10. Hazardous Materials

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

### B.11. Pollution Prevention and Abatement

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

### B.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 Policy Filter Report



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
<b>PR-L1164</b> Upgrade and Conservation Project for the Road Cruce Pioneros - Paratodos - Cruce Douglas and Access		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	Substantial	
Country	Executing Agency	
PARAGUAY	PR-MOPC - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ERNESTO MONTER FLORES	ALBERTO ESTEBAN VILLALBA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$135,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
18 Jan 2019	avillalba ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)		
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

### Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



## Safeguard Screening Form

### Conditions / Recommendations

Category "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

[Third party employment practices](#) are inadequate.

**Achieve Consistency in Applying Labor Practices:** The borrower should be required to improve employment and employment rights for non employees including: (a) clarification of employment practices and terms; (b) support of collective bargaining; (c) approaches to workers' organizations; (d) non-discrimination and equal opportunity; (e) development of appropriate grievance mechanisms (for contract workers only). Depending on the financial product, requirements should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.).

Generation of solid waste is [moderate](#) in volume, does not include [hazardous materials](#) and follows standards recognized by multilateral development banks.

**Solid Waste Management:** The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

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



## Safeguard Screening Form

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

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

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

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).

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

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

## Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level



## Safeguard Screening Form

**B**

Disaster / Recommendations

### Disaster Summary

Details

Actions

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

<b>Estrategia Ambiental y Social (EAS)</b>	
<b>Nombre de la Operación</b>	Programa de Habilitación y Conservación de Corredores Agroindustriales
<b>Número de la Operación</b>	PR-L1164
<b>Preparado por</b>	Alberto Villalba y Pilar Larreamendy (VPS-ESG)
<b>Detalles de la Operación</b>	
<b>Sector del BID</b>	Transporte
<b>Tipo de Operación</b>	Programa de Obras Múltiples (GOM)
<b>Clasificación Ambiental y Social</b>	Categoría B
<b>Indicador de Riesgo de Desastres<sup>1</sup></b>	Bajo (Tipo 1)
<b>Prestatario</b>	República del Paraguay
<b>Agencia Ejecutora</b>	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
<b>Préstamo BID US\$ (y costo total del Programa)</b>	US\$ 135 millones (préstamo BID). US\$ 225 millones (total)
<b>Políticas/Directrices Asociadas</b>	OP-102, OP-704, OP-761, OP-765 y OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11 y B.17)
<b>Descripción de la Operación</b>	
<p>La presente iniciativa es una operación de <b>obras múltiples</b> consistente en el mejoramiento vial de caminos rurales existentes, la mayoría de ellos de tierra y ripio, de dos carriles y de aproximadamente 185 km de extensión en total. La muestra representativa ya se encuentra identificada (135 km), desde Cruce Pioneros hasta Cruce Douglas, además de accesos a tres pequeñas comunidades rurales en una zona agrícola y ganadera establecida hace varias décadas por la Cooperativa Chortitzer, en el Departamento de Presidente Hayes, zona norte del Paraguay (Ver mapas y figuras en el Apéndice 1). La iniciativa también incluye la expansión del derecho de vía a 50 m de ancho en donde sea posible adecuarla a las normas nacionales, además de la construcción de nuevos puentes y otras obras de drenaje, pasos de faunas, dársenas de estacionamiento, paradas de buses, empalmes y rotondas, además de la señalización horizontal y vertical, contemplados dentro del Componente Único de Obras Civiles por un valor aproximado de US\$217,5 millones (El programa).</p> <p>En base al análisis de documentación técnica secundaria provista a la fecha y el recorrido de todo el trayecto de la muestra a ser intervenido, se estima que los impactos negativos relacionados al mejoramiento vial de esta operación no son de carácter significativo, pues no contemplan apertura de nuevos caminos, expansión del número de carriles, circunvalaciones, o movimiento significativo de suelos. Casi la totalidad de la zona de influencia directa del programa se encuentra intervenida desde hace varias décadas, dedicada enteramente a la producción agrícola y ganadera (pastos/forrajes). El programa será implementado casi enteramente sobre caminos vecinales existentes, con una franja de dominio consolidada y delimitada a lo largo de todo el trayecto, sin presentar ningún tipo de invasiones o uso irregular, o que implique deforestación de bosques nativos, o cause impactos a áreas protegidas u otro tipo de hábitats naturales críticos o sitios culturales. Por consiguiente, se estima que no habrá desplazamiento físico de familias a causa del Programa, ni habrá afectaciones a pueblos indígenas asentados en 28 aldeas en el área de impacto indirecto de la muestra (15 km a ambos lados del eje de la ruta). Por un lado, se estima la afectación directa de</p>	

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

unas 200 hectáreas de tierras y mejoras por el ensanchamiento del derecho de vía a lo largo de la muestra, que potencialmente producirían impactos económicos poco significativos a los productores rurales. Por otro lado, se esperan impactos indirectos por el mejoramiento vial, especialmente en cuanto al incremento de la valorización de la tierra, presencia de nuevos actores foráneos por el mayor número de usuarios de la ruta que podrían alterar el orden social de las comunidades residentes en la región. Teniendo en cuenta la anterior referido a impactos, y en seguimiento a lo definido por las salvaguardas ambientales y sociales del Banco, el programa ha sido clasificado como categoría “B”. Sin embargo, estos temas relevantes serán analizados de forma más detallada por el Banco durante la etapa de preparación de esta operación, para reconfirmar la categorización asignada y definir las correspondientes medidas de gestión ambiental y social.

El programa contempla la preparación e implementación de un proceso de consulta pública significativa, culturalmente apropiada e inclusiva de población indígena, a cargo del organismo ejecutor, con apoyo del Banco. Además, el Programa contará con un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) para la muestra y un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el resto de las obras, para lo cual se encuentran en proceso de contratación dos consultorías independientes, e incluirá medidas para prevenir, reducir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos y riesgos ambientales y sociales del programa. Para las obras de la muestra, el EIAS incluirá un plan de gestión ambiental y social, un plan para la consulta significativa, un plan de restitución económica y medios de vida por afectaciones a tierras y mejoras, así como, un análisis sociocultural de las comunidades indígenas ubicadas en el área de impacto indirecto de la muestra, entre otros instrumentos, que resulten necesarios como parte del análisis. Además, se preparará un MGAS para las obras futuras que no se encuentran identificadas actualmente como parte de la muestra que contará con un marco para los temas indígenas y excluirá segmentos con impactos significativos y de Categoría A.

### Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

El programa tendrá los **típicos impactos negativos directos** relacionados a las obras viales y facilidades asociadas, tales como movimiento de suelos y maquinarias pesadas, interrupción del tránsito, generación de polvo, ruido y erosión, además de la generación de desechos y gases de efecto invernadero. Del mismo modo, las mencionadas obras viales podrían presentar riesgos para la seguridad de los obreros y usuarios de la ruta, así como molestias y demoras para los vecinos dispersos a lo largo de la ruta y concentrados en pequeños poblados rurales.

Por otro lado, los potenciales impactos identificados para la muestra son eminentemente sociales y concomitantes al acuerdo logrado por una parte en la definición del **área de impacto indirecto** como una franja de 15 km en cada uno de los lados del eje de la ruta con posibles variantes a definir y por otra, la definición del **área de impacto directo**, como una franja de dominio de 25 m de ancho de cada lado de la vía (total de 50 m) en zonas rurales y de ancho variable en zonas sensibles o más pobladas.

Tomando en cuenta lo anterior, se confirmó que las afectaciones de la operación impactarán eminentemente a tierras agro-ganaderas y mejoras (alambrados, cultivos, pasturas, árboles/arbustos y algunas pocas estructuras productivas), sin que en ningún caso impliquen impactos físicos que conlleven a reasentamiento involuntario de familias. Por lo tanto, por una parte, no se activaría la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710) y por otra, los impactos económicos identificados y las compensaciones correspondientes serán sujetas a un plan de restitución económica y medios de vida en el marco de la OP-703. Se confirma que la OP-765 se activa, debido a **impactos indirectos menores** a población indígena y sus territorios ubicados en el área de impacto indirecto del Programa. Tales como, potenciales cambios del uso del suelo y valorización de los precios de la tierra, para los cuales el Programa incluirá acciones de mitigación correspondientes.

Para las obras de la muestra, se estima que unas 200 hectáreas de terrenos privados tendrán que ser adquiridos para la ampliación de la franja del derecho de vía a 50 metros de ancho, en las zonas donde sea posible dicha expansión y a lo largo de todo el trayecto de la ruta. Dichas parcelas pertenecen en su mayoría a pequeños y medianos productores asociados a la Cooperativa Chortitzer Ltda., una de las principales instituciones locales que apoyan al MOPC en la preparación preliminar de esta iniciativa. Las tierras a ser adquiridas para expandir el derecho de vía se encuentran actualmente dedicadas a la agricultura y ganadería, las cuales se componen a su vez de un mosaico de diferentes tipos de pasturas naturales, sabanas arboladas y bosque nativo, además de cultivos forrajeros, pasturas exóticas, cortinas rompeviento y vegetación secundaria en diferentes estados de regeneración natural. Durante el recorrido de campo a lo largo de la muestra, se detectaron algunos remanentes boscosos importantes en las inmediaciones de Cruce Pioneros y en el segmento desde Campo Aceval hasta Cruce Douglas, principalmente de Bosque Seco Chaqueño rodeado de cultivos forrajeros y pasturas para ganadería. El Bosque Seco Chaqueño es considerado un hábitat natural sometido desde hace décadas a procesos de conversión para agricultura, ganadería e infraestructura urbana y vial. Basados en las mediciones de campo y sobre imágenes satelitales, se estima que se tiene espacio suficiente en la actualidad para permitir la ampliación del derecho de vía existente hasta un ancho de 50 metros sin la necesidad de afectar dichos remanentes boscosos. Por otro lado, no se espera la afectación de áreas protegidas, sitios Ramsar, ni otras formaciones naturales que puedan ser consideradas hábitat natural crítico, ni que sean vitales para la supervivencia de especies en peligro/amenazadas, ni sean considerados críticos por sus funciones o por los servicios ambientales que presten. La Reserva Natural Fortín Salazar es el área protegida más cercana al eje de la ruta que forma parte de la muestra, pero se encuentra a más de 15 km de distancia, por lo tanto, fuera del área de impacto indirecto del Programa. Por otro lado, no se esperan **impactos indirectos ni acumulativos** que sean significativos, puesto que la zona de influencia del Programa se encuentra intervenida desde hace décadas para la producción ganadera principalmente. Sin embargo, esta información será confirmada y ampliada en detalle durante la preparación del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y del MGAS.

Es importante resaltar, que el **riesgo contextual y de desempeño** es moderado, considerando la experiencia y solidez institucional de la Agencia Ejecutora, el contexto sociopolítico del país y la zona del Programa, además de la relativa simplicidad de la obra y el contexto geográfico, con terrenos planos, sin montañas, ni cruce de grandes ríos. Ver fotos en el Apéndice 1.

Los segmentos identificados como parte de la muestra se encuentran al norte del Departamento de Presidente Hayes, Región Occidental del Paraguay, por lo tanto, estarán expuestos a riesgos bajos por erosión y acumulación de agua, especialmente durante la temporada de lluvias. El Paraguay se encuentra exento de **desastres naturales** relacionados a terremotos, volcanes, maremotos, huracanes, deslaves y avalanchas (Tipo 1). El Programa no incentivará la exacerbación de daños por desastres naturales, por el contrario, las mejoras de drenaje del nuevo diseño de ingeniería y un mayor número y calidad de las obras de drenaje, minimizarán los efectos de las inundaciones estacionales, muy comunes en esta región del país (Tipo 2).

#### Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

- **La información clave existente:** estudios de línea de base ambiental y socioeconómica, estudios de procesos de deforestación a nivel regional, datos hidrológicos y de precipitaciones, estudios de suelos y cobertura vegetal, impactos sociales con enfoque de género, comunidades indígenas y otros grupos vulnerables, estudios de mejora en la captación de carbono y resiliencia al cambio climático.
- **La información clave y brechas en el cumplimiento:** falta de un Estudio de Impacto Ambiental y Social y Plan Gestión Ambiental y Social (PGAS) para la muestra identificada y

un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para los segmentos viales a ser identificados a futuro durante la ejecución del Programa de Obras Múltiples para cumplir con la Directiva B.5 de OP-703, que debe incluir una línea de base, definición de facilidades asociadas (canteras, áreas de préstamo, botaderos, campamentos de obras y plantas asfálticas), identificación de impactos ambientales y sociales, pasivos ambientales, evaluación de la capacidad institucional, sistemas de gestión, estudio sociocultural, plan de restitución económica y medios de vida, plan supervisión y monitoreo, plan de consulta significativa y comunicación que incluya un mecanismo de quejas y reclamos así como las medidas de mitigación de los impactos y riesgos.

Los elementos principales de la estrategia ambiental y social de esta operación incluyen:

- (i) Confirmar la evaluación preliminar de impactos y riesgos ambientales, sociales y de higiene y seguridad – ESHS (incluyendo la evaluación de alternativas y la determinación de que han sido o serán identificadas e implementadas las medidas de mitigación y gestión apropiadas). Esta evaluación se hará tanto para los impactos directos, indirectos y cumulativos.
- (ii) Apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación de un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y su correspondiente PGAS-MGAS, con información detallada de los principales impactos negativos y riesgos, en un plazo de 130 días y por medio de la contratación de dos consultorías especializadas con recursos del Banco. El reporte del EIAS-PGAS-MGAS será publicado en el sitio del Banco por lo menos dos semanas antes de la misión de análisis para su discusión y evaluación con los actores relevantes.
- (iii) Apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación de un análisis sociocultural con información detallada sobre impactos indirectos y acumulativos con especial enfoque en aquellos relacionados con las comunidades indígenas, y las correspondientes medidas de mitigación, compensación y gestión.
- (iv) Apoyar a la Agencia Ejecutora en la implementación de un proceso de consulta significativa y su correspondiente reporte con la documentación de respaldo que sea relevante, la cual servirá de insumo para la preparación de los documentos del Programa y cuyo reporte del Plan de Consulta y Comunicación será publicado por el Banco al menos dos semanas antes de la misión de análisis.
- (v) Asegurar que la UEP-MOPC presente al BID un análisis y resumen del Procedimiento de Adquisición del Derecho de Vía del Programa, adaptado a las particularidades de tenencia de la tierra en esta operación, especialmente considerando el contexto de la Cooperativa Chortitzer, las grandes estancias de ganaderos, u otros identificados.
- (vi) Asegurar que la UEP-MOPC realice un seguimiento con el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES) sobre la Licencia Ambiental Estratégica pendiente para esta iniciativa.
- (vii) Garantizar que el Prestatario haya tomado las medidas necesarias para la consulta significativa y divulgación pública de la información. Para el caso de los pueblos indígenas, una consulta sociocultural apropiada y debidamente documentada y procesos de negociación de buena fe.
- (viii) Evaluar y complementar requisitos para una gestión ambiental y social adecuada y el cumplimiento continuo de las políticas del BID, considerando todos los planes ESHS aplicables e incluyendo el involucramiento de las partes interesadas y de forma socioculturalmente apropiada (PGAS-MGAS, Plan de Consulta y Comunicación, Plan de

Pueblos Indígenas, etc.). Ver Cronograma en el Apéndice 2 que detalla el cronograma tentativo para el desarrollo de los documentos ESHS e hitos principales.

#### **Oportunidades para adicionalidad del BID**

Se han identificado preliminarmente varias oportunidades de adicionalidad, especialmente en cuanto la compra de certificados ambientales para incentivar la conservación de hábitats naturales críticos en la zona de influencia del Programa. Por otro lado, se planea la construcción de pasos de fauna para minimizar atropellamientos y la mejora del drenaje por medio de un nuevo diseño de ingeniería y la mayor inversión en alcantarillas para minimizar y evitar el efecto de acumulación de agua durante la temporada de lluvias. También se pretende potenciar los impactos positivos del Programa a favor de las mujeres y comunidades indígenas como beneficiarios de las obras viales tendientes a asegurar beneficios de estas intervenciones.

#### **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 Apéndices 1 (Mapas) y 2 (Cronograma tentativo para el desarrollo de los documentos ESHS y los hitos principales).

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

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Diretrizes Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
<b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b>			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Si	<p>Requerimiento de cumplimiento del marco regulatorio nacional para la aplicación de normas y estándares para la construcción de obras viales.</p> <p>El marco redgulatorio del Paraguay exige una Licencia Ambiental Estratégica durante la etapa de preparación de esta operación.</p>	<p>Detalle de requisitos del marco regulatorio y su grado de cumplimiento en el informe del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS).</p> <p>MOPC ha solicitado la Licencia Ambiental Estratégica con el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p>
B.3 Preevaluación y Clasificación	Si	Cumplido durante el proceso de pre-evaluación y clasificación interna del Banco.	Clasificación será reevaluada durante la etapa de preparación del Programa.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Si	Potencial debilidad de empresas contratistas, municipios, asociaciones de productores e instituciones públicas en la implementación de las medidas de mitigación y planes de gestión ambiental y social.	El EIAS incluirá en detalle los potenciales riesgos por gestión deficiente y las medidas sugeridas como parte del PGAS. Se preparará también un MGAS para las intervenciones a futuro fuera de la muestra.

B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Si	Requerimiento del Banco para la preparación de un EIAS y PGAS así como de un MGAS.	Contratación de consultorías especializadas para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación del EIAS-PGAS-MGAS.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios Económicos)	Si	Requerimiento del Banco de medidas de mitigación y elaboración de un Plan de Restitución Económica y Medios de Vida.	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación y ejecución de un Plan de Restitución Económica e incluirlo en el PGAS y MGAS.
B.6 Consultas	Si	Requerimiento del Banco de al menos un proceso de consulta antes de la misión de análisis para operaciones de Categoría B.	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación y ejecución de un Plan de Consulta significativa culturalmente apropiada para pueblos indígenas y otra consulta para población no indígena. Dicho plan incluye varios eventos diseñados para la participación conjunta e independiente de acuerdo a los requerimientos de cada grupo poblacional.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Si	Requerimiento del Banco para el seguimiento del desempeño de la operación, especialmente al grado de cumplimiento con las políticas ambientales y sociales.	El PGAS y el MGAS deberán incluir los mecanismos de seguimiento, monitoreo y supervisión.
B.8 Impactos Transfronterizos	No	NA	NA
B.9 Hábitats Naturales	Si	Potenciales impactos negativos al Bosque Seco Chaqueño, de carácter poco significativo y de baja	El EIAS-PGAS incluirá en detalle los potenciales impactos negativos a hábitats naturales y las correspondientes medidas de gestión. El MGAS incurra los

		magnitud y bajo alcance geográfico.	lineamientos para las intervenciones fuera de la muestra
B.9 Especies Invasoras	No	No se introducirán especies invasoras exóticas.	El EIAS-PGAS-MGAS excluirá a las especies exóticas invasoras y fomentará el uso de especies nativas en las actividades de revegetación de la zona de obras dentro de la franja de dominio de la ruta.
B.9 Sitios Culturales	No	No existen evidencias de restos arqueológicos ni sitios de importancia cultural en la zona de obras del Programa. Existe la posibilidad de encontrar restos paleontológicos durante el movimiento de suelos para la obra, principalmente restos fósiles de cetáceos y paquidermos.	El PGAS incluirá un procedimiento de encuentros fortuitos para la etapa de construcción de la obra. El MGAS incluirá los lineamientos para las intervenciones fuera de la muestra
B.10 Materiales Peligrosos	Si	Requerimiento de manejo adecuado de sustancias peligrosas durante la construcción de la obra, como solventes, combustibles, asfalto y otros químicos.	El EIAS-PGAS incluirá en detalle los potenciales riesgos por el uso, almacenamiento y descarte de sustancias peligrosas por causa de la construcción y mantenimiento de la obra, así como las medidas de mitigación (muestra). El MGAS incluirá los lineamientos para las intervenciones fuera de la muestra.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Si	Requerimiento de manejo adecuado de residuos sólidos y líquidos.	El PGAS incluirá en detalle los potenciales riesgos por la generación, almacenamiento y descarte de residuos orgánicos y no-orgánicos, así como las medidas de mitigación (muestra). El MGAS incluirá los lineamientos para las intervenciones fuera de la muestra.

B.12 Proyectos en Construcción	No	NA	NA
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	NA	NA
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No	NA	NA
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No	NA	NA
B.16 Sistemas Nacionales	No	NA	NA
B.17 Adquisiciones	Si	Requerimiento de cumplimiento de los procedimientos de adquisiciones del Banco en cuanto a sostenibilidad ambiental y social de todas sus operaciones.	Se incluirán los procedimientos de sostenibilidad ambiental y social en los procesos de adquisiciones del Banco.
<b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	No	Esta iniciativa no se espera que tenga el potencial de exacerbar el riesgo para la vida humana, la propiedad, el medio ambiente y al propio Programa por causa de desastres naturales Tipo 2.	Ninguna
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	No	NA	NA
<b>OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario</b>			
Minimización del Reasentamiento	No	NA	NA

Consultas del Plan de Reasentamiento	No	NA	NA
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	No	NA	NA
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	No	NA	NA
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida	No	NA	NA
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	No	NA	NA
<b>OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas</b>			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	Si	Requerimiento del Banco para identificación de potenciales impactos negativos, tanto físicos como económicos, incluyendo magnitud y con información desagregada de todas las unidades sociales afectadas.	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación y ejecución de un Estudio Socio Cultural, como parte de la evaluación social.
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada	Si	Requerimiento de una consulta significativa, libre, previa e informada y culturalmente adecuada, con apoyo de traducción y metodología culturalmente apropiada y documentada.	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación y documentación de las negociaciones.
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	No	No se estima necesaria la obtención de acuerdos/ consentimientos con la población indígena asentada en la zona de influencia indirecta del Programa y no	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la elaboración del estudio socio cultural para los impactos indirectos a pueblos indígenas.

		involucra impactos negativos significativos .	
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	Si	Requerimiento de la elaboración de un Plan de Compensación con las acciones que aseguren mitigación/compensación de impactos y asegurar beneficios del programa.	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la elaboración del Plan para los pueblos indígenas (individuos o/y comunidades) afectados como parte del PGAS y lineamientos para el MGAS.
Cuestiones Discriminatorias	Si	Requerimiento de asegurar la inclusión de pueblos indígenas afectados mediante las acciones participativas que apoyen interpretación en lenguas indígenas.	Apoyar a la Agencia Ejecutora para asegurar la inclusión de los pueblos afectados en las áreas de influencia directa e indirecta de la operación.
Impactos Transfronterizos	No	NA	NA
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	No	NA	NA
<b>OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo</b>			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Si	La operación identificará y ofrecerá oportunidades.	El PGAS incluirá en detalle las potenciales medidas para incentivar la participación y beneficios a mujeres y las medidas apropiadas de consulta. El MGAS incluirá los lineamientos para las intervenciones fuera de la muestra.
Aplicación del análisis de riesgo <sup>2</sup> y salvaguardias.	No	NA	NA
<b>OP-102 Política de Acceso a la Información</b>			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envío	Si	Requerimiento del Banco para la divulgación de documentos y reportes durante la etapa de preparación.	EIAS-PGAS-MGAS y el Reporte de Consulta serán puestos a disposición del público en la página del Banco y del

<sup>2</sup> Los riesgos pueden incluir: i) acceso desigual a los beneficios del Proyecto / medidas de compensación, ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género, iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres, iv) El riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual, y v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres.

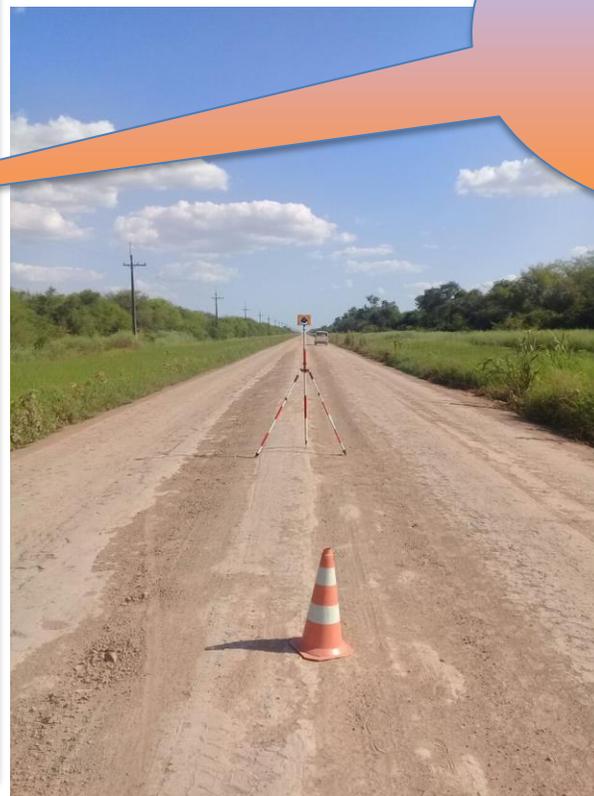
de los documentos al Directorio			ejecutor al menos dos semanas antes de la misión de análisis.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Si	Requerimiento del Banco de un Plan de Consulta y un Mecanismo de Quejas y Reclamos.	Contratación de consultoría especializada para la preparación de dichos documentos. Publicación en páginas del Banco y del ejecutor al menos dos semanas antes de la misión de análisis.

## Apéndice 1: Mapas

### Ubicación Geográfica de las obras de la muestra del Programa en el Departamento de Presidente Hayes, Región Occidental del Paraguay (Fuente: MOPC 2019)



**Visualización de la Muestra del Programa. Fuente: MOPC y elaboración propia  
(manchas oscuras son remanentes de Bosque Seco Chaqueño, hábitat natural. Manchas claras representan cultivos)**



**Contexto actual del  
Derecho de Vía de la  
Muestra**

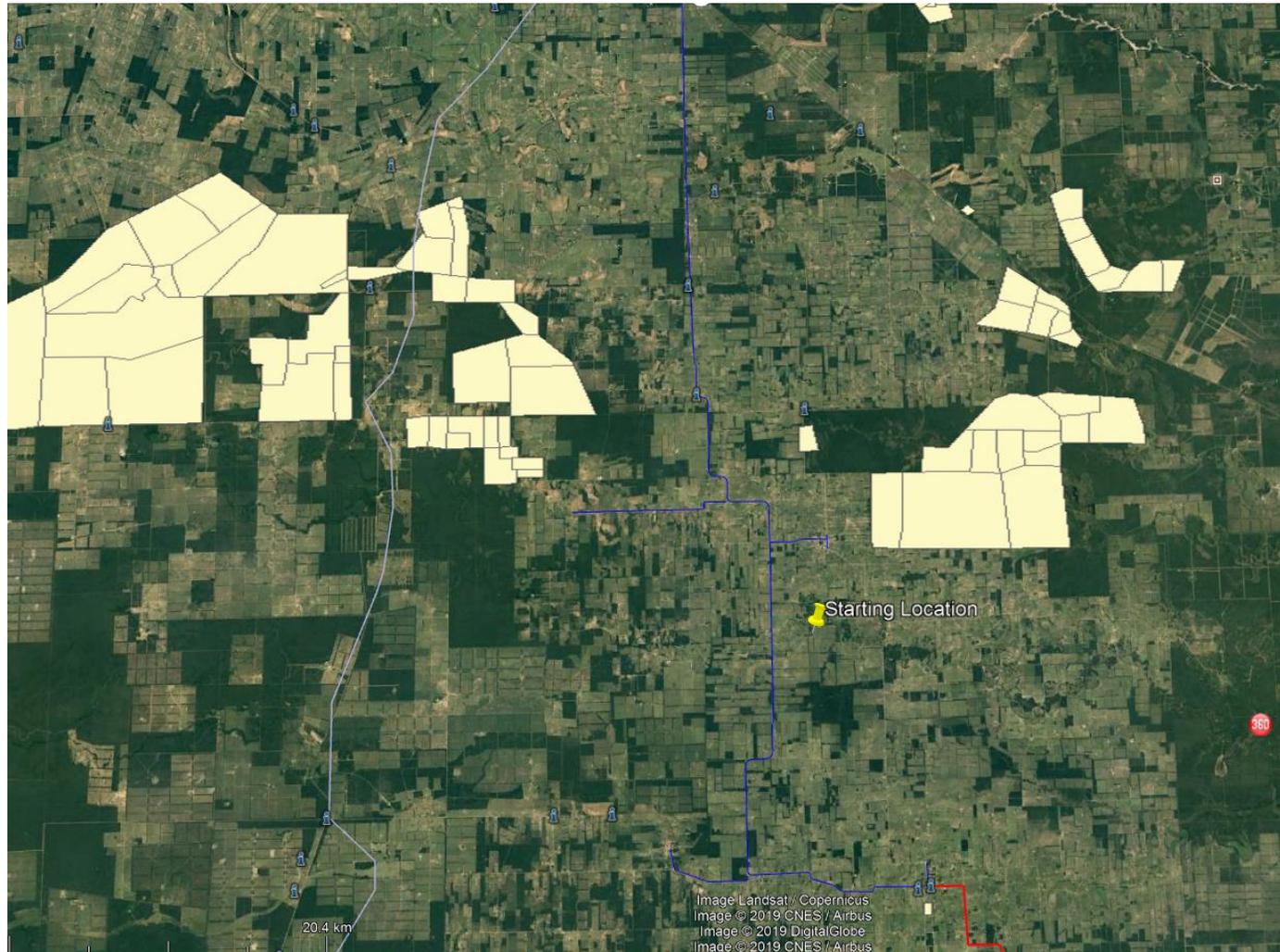


**Visualización de parcelas de productores privados a lo largo de la Muestra del Programa  
(Fuente: Elaboración Propia)**





**Ubicación de la Muestra del Programa en relación a Territorios Indígenas (en amarillo)**  
**Fuente: Elaboración Propia**



**Apéndice 2: Cronograma tentativo para el desarrollo de los documentos ESHS y los hitos principales:**

<b>Actividad</b>	<b>Producto</b>	<b>Consultores/MOPC/BID</b>
1	Plan de Trabajo, incluyendo Plan de Consulta Preliminar	10 febrero
2	Borrador del Estudio Sociocultural y un Plan de Consulta detallado  EIAS-PGAS-MGAS Primera versión	<b>27 de marzo</b>  <b>12 abril (publicación)</b>  <b>25 abril (consulta pública central de cierre)</b>  <b>6 mayo (misión de análisis)</b>
3	Estudio Sociocultural detallado y avances en el Plan de Consulta.	<b>11 mayo</b>
4	Reporte de Consulta Pública final e insumos PGAS-MGAS	<b>15 mayo</b>
5	Edición y publicación de las versiones finales después de revisión del BID/MOPC	<b>30 mayo (reporte final para publicar)</b>  <b>1 julio (OPC)</b>  <b>26 agosto (COW)</b>

## ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL REALIZADO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos y diseño y de planificación estratégica	Nota Sectorial del Sector Transporte 2013-2018 - Paraguay		<a href="#">Concluido</a>
	Plan maestro de transporte e Infraestructura del Paraguay – Resumen ejecutivo		<a href="#">Concluido</a>
	Plan nacional de logística		<a href="#">Concluido</a>
	Estudio de costos logísticos		<a href="#">Concluido</a>
	Informe de sistema de gestión vial del MOPC		<a href="#">Concluido</a>
	Plan nacional de seguridad vial		<a href="#">Concluido</a>
	Lecciones aprendidas del sector transporte en Paraguay		<a href="#">Concluido</a>
	Paraguay: Rutas para el Desarrollo		<a href="#">Concluido</a>
	Diseños finales de ingeniería para el tramo Cruce de los Pioneros hasta Paratodo, más los accesos a las comunidades de Santa Cecilia, Lolita y Campo Aceval	Agosto 2019	
	Diseños finales de ingeniería para el tramo Villa del Rosario – San Pablo – empalme Ruta 11	Noviembre 2019	
	Diseños finales de ingeniería del tramo Paratodo hasta Cruce Douglas.	Julio 2019	
	Diseño metodología evaluación de impacto	Junio 2019	
Análisis de brechas de inversión para la mejora de la productividad agropecuaria	Septiembre 2019		
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Documentación para el SNIP	Junio 2019	
	Actualización de evaluación económica	Junio 2019	
Taller de gestión de riesgos	Realización de taller de gestión de riesgos	Mayo 2019	
Componente socioambiental	Estudio sociocultural y reporte de consultas públicas	Junio 2019	
	Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS)	Junio 2019	

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> 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).