

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PARAGUAY

PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE CAMINOS VECINALES II (PR-L1092)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Rafael Acevedo, Jefe de Equipo (TSP/CPR); Vera Lucia Pousada (TSP/CAR); Luis Uechi, Miroslava Nevo, Ernesto Monter, Ivan Corbacho, Olga Mayoral (INE/TSP); Mariano Perales, Alberto De Egea (FMP/CPR); Martin Sosa, Santiago Fretes, Shirley Cañete (CSC/CPR); y Rodolfo Graham (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

Nombre del proyecto:	Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II
Número del proyecto:	PR-L1092
Equipo de proyecto:	Rafael Acevedo, Jefe de Equipo (TSP/CPR); Vera Lucia Pousada (TSP/CAR); Luis Uechi, Miroslava Nevo, Ernesto Monter, Ivan Corbacho, Olga Mayoral (INE/TSP); Mariano Perales, Alberto De Egea (FMP/CPR); Martin Sosa, Santiago Fretes, Shirley Cañete (CSC/CPR); y Rodolfo Graham (LEG/SGO)
Prestatario:	República del Paraguay
Organismo ejecutor:	El Prestatario a través de su Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
Plan de	BID/CO: US\$62.000.000
Financiamiento:	Total: US\$62.000.000
Salvaguardias y	OP-703; OP-704; OP-761; OP-764; OP-765; B.01; B.02;
políticas identificadas:	B.03; B.05; B.06; B.07; B.11; B.14; B.17
	Clasificación: "B"

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Marco territorial y socioeconómico.** Paraguay tiene una extensión de 406.752 km² y una población total de cerca de 6,7 millones de habitantes¹. La organización territorial está muy diferenciada entre dos regiones separadas por el río Paraguay, la Región Oriental (RO) y el Chaco. La RO ocupa el 40% de la superficie, alberga el 90% de la población y dispone del 80% de la red vial pavimentada. El país está realizando esfuerzos para fomentar procesos de industrialización en el sector agropecuario en la RO a pesar de tener costos de logísticos muy elevados². En ese contexto, la mejora de la conectividad de la producción a los puntos de consumo y exportación es un pilar esencial en el incremento de la productividad agroindustrial e integración de la explotación agropecuaria y forestal.
- 2.2 Todas estas actividades son dependientes de los niveles de accesibilidad³, cobertura y calidad de la red vial. Por ello, la mejora de la red vial, a través de la rehabilitación de caminos vecinales y la optimización de su mantenimiento, contribuirán a incrementar la competitividad del país en el comercio exterior al disminuir distancias, tiempos y costos de transporte en zonas con alto potencial económico y productivo como los departamentos de la RO a intervenir: Itapúa, Alto

¹ Fuente: CIA - *The world factbook*, 2014.

² El Costo Logístico Nacional de Paraguay estimado para el 2011, incluyendo el costo de fletes y seguros del comercio exterior, alcanza la suma de US\$2,9 mil millones (11,52% del PIB de ese año), y está definido en un 50,3% por el costo operativo del transporte carretero (seguido por un 27,4% de costos de fletes y seguros, 13,1% por costo de llevar inventarios y 5,3% por costos administrativos). Plan Nacional de Logística de Paraguay - Costo Logístico, 2013.

³ Transitabilidad durante todo el año permitiendo acceso a bienes y servicios básicos en las áreas rurales.

- Paraná, Cordillera, San Pedro y Canindeyú, consolidando las iniciativas e intervenciones realizadas en el marco de las operaciones PR-L1019 y PR-L1084.
- 2.3 **Población rural y pobreza.** El Gobierno del Paraguay (GPR) ha priorizado la meta de reducción de la pobreza con la implementación del Programa Nacional de Reducción de la Pobreza Extrema, cuyo objetivo es aumentar los ingresos y el acceso a servicios sociales de familias en condición de pobreza extrema. El porcentaje de población que vive en extrema pobreza ha venido disminuyendo de un 24% en 2006 hasta situarse en un 10,2% en 2013. La pobreza es especialmente significativa en zonas rurales y representa el 41% de las localidades⁴. En este contexto se identifica al aislamiento, producto de la mala accesibilidad física, como factor importante para la persistencia de la pobreza rural⁵. Y se considera especialmente una meta de actuación para los departamentos de San Pedro y Cordillera.
- 2.4 **Estado de la red vial.** La situación actual limita seriamente las posibilidades de desarrollo del país y de las condiciones de bienestar y progreso de su población, especialmente de la población rural. Actualmente, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) administra la red vial nacional, compuesta por casi 60.000 km, los cuales el 75% pertenecen a la red terciaria o vecinal. Esta última está conformada en su gran mayoría por caminos de tierra que carecen de sistemas de drenaje y no ofrecen, por lo tanto, transitabilidad permanente.
- 2.5 **Participación del Banco en el sector vial.** El Banco aprobó en 1999 el Programa Nacional de Caminos Rurales-Segunda Etapa (PNCR)⁶ ejecutado como un programa multifase, donde se incluía la Fase I (U\$65,6 M, PR0104). Posteriormente, en 2009 se aprobó la Fase II (U\$65,6 M, PR-L1019) actualmente en ejecución. En 2014 se aprobó el Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales (PMCV) (U\$100 M, PR-L1084), el cual está pendiente de ratificación por el parlamento paraguayo. El presente Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II (PMCV II), tiene la finalidad de consolidar y desarrollar las actuaciones contempladas en el PNCR y el PMCV. Concretamente se complementará con el primer PMCV para seguir interviniendo en tramos que permitan la creación de redes viales dado que la región necesita de inversión para cubrir la totalidad de la red terciaria.
- 2.6 **Ejecución de la Fase II del PNCR.** A la fecha, se ha ejecutado la totalidad de las metas previstas de puentes (2.300 ml), superando la meta con un total ejecutado de 2.887 ml construidos y se espera comprometer la totalidad de los proyectos viales (1.149,8 km), mediante contratos de obra en el primer semestre de 2015.

⁴ Fuente: Banco Mundial <http://data.worldbank.org/indicator/SP.RUR.TOTL.ZS/countries>.

⁵ *Special Evaluation Study on Asian Development Bank's contribution to inclusive development through assistance for rural roads*, Banco Asiático de Desarrollo, 2009.

⁶ El Programa Nacional de Caminos Rurales-Primera Etapa (PNCR-1), préstamos 744-OC y 745/OC fueron aprobados en 1993.

- 2.7 **Avance del primer PMCV.** La firma de PR-L1084 se dio en la reunión anual de la Asamblea de Gobernadores del Banco celebrada en Busan, Corea, 2015. Se están iniciando los procesos de licitación ad referendum de la ratificación del mismo por parte del Congreso de la República del Paraguay para la contratación de las obras que fueron incluidas como parte de la muestra y su respectiva fiscalización. Asimismo, se está avanzando con el proceso de contratación de los estudios técnicos y diseños finales de ingeniería del resto de los caminos y puentes incluidos en esta operación. Por otra parte, el PNCR - 2ª etapa, ha avanzado bien. Se espera que la totalidad de las obras se comprometan en el primer semestre y se han excedido las metas de construcción de puentes.
- 2.8 **Estrategia del Banco.** El programa se encuentra alineado con la Estrategia del Banco con Paraguay 2014-2018 (GN-2769) y con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3) pues contribuye a mejorar la transitabilidad y a aumentar el acceso de zonas productivas a la red vial troncal -y por ende a las áreas de consumo internas y de exportación- mediante la rehabilitación y el mantenimiento de la red de caminos vecinales. Dado que el programa orientará específicamente sus recursos para intervenciones en zonas rurales con altos niveles de pobreza y con objetivo de mejorar la competitividad local, se seguirá la Estrategia de Infraestructura del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) plasmada en el documento de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5). Relacionado con la pobreza, el programa está alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2030 (PND) de la Secretaría Técnica de Planificación del GPR como eje prioritario de disminución de la pobreza. Asimismo, la operación se alinea con las siguientes prioridades institucionales estratégicas del Banco definidas en el Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9) (AB-2764): (i) apoyo a países pequeños y vulnerables y (ii) reducción de la pobreza y aumento de la equidad, por aplicación del criterio geográfico.
- 2.9 **Objetivo.** El objetivo general del programa es contribuir en la mejora de la conectividad⁷ de zona rural de las provincias de la RO del país. Se persigue mejorar la competitividad de las zonas productivas al aumentar la accesibilidad a dichas zonas y puntos de consumo, así como contribuir a la reducción de la pobreza de las zonas rurales como consecuencia de la mejora de la conectividad vial. Para ello, se financiará el mejoramiento del nivel de servicio de una parte de la red prioritaria de caminos vecinales, dándole continuidad mediante su apropiado mantenimiento. Para lograr estos objetivos, el programa ha sido estructurado en los siguientes componentes:

⁷ Forma parte de una red vial que permita la articulación territorial a otras vías de igual o mayor importancia.

- 2.10 **Componente 1. Ingeniería, supervisión y administración (US\$8,8 M).** Financiará la elaboración de proyectos de ingeniería, fiscalización de las obras y administración del programa.
- 2.11 **Componente 2. Obras civiles (US\$52,7 M).** Considera la inversión en obras prioritarias⁸, específicamente: (i) la rehabilitación de aproximadamente 150 km de caminos vecinales principales en 5 departamentos -priorizados a través de Planes Viales Participativos (PVPs) departamentales⁹- mediante intervenciones sencillas¹⁰ y suficientes para asegurar condiciones de seguridad vial y transitabilidad aceptable durante todo el año; (ii) la rehabilitación y/o reemplazo de aproximadamente 600 metros de pequeños puentes deteriorados de madera por puentes de hormigón armado con un promedio de 30 metros; (iii) la adquisición de 200 metros de puentes portátiles y modulares, tipo *Bailey* para atención de emergencias; y (iv) el mantenimiento rutinario, por un plazo de tres años, de caminos ya intervenidos y/o para rehabilitarse con esta operación.
- 2.12 **Componente 3. Acción social de género (US\$500.000).** Financiará actuaciones sociales y de género¹¹.
- 2.13 **Componente 4. Monitoreo y auditoría financiera (US\$500.000).** Finalmente se destinarán recursos a monitorear las actuaciones anteriormente mencionadas y a realizar auditorías financieras externas e independientes.
- 2.14 El programa tendría un costo total de US\$62,5 millones, a ser financiado en su totalidad por el Capital Ordinario (CO) del Banco.
- 2.15 **Resultados esperados.** Los resultados esperados comprenden: (i) mejoramiento del nivel de servicio en la red intervenida de caminos

⁸ Los tramos a intervenir se conectan a otros caminos con niveles de servicio superior conformando sistemas de redes viales. Los requerimientos de inversión para completar la red vial terciaria son muy elevados, atendiendo que menos del 10% tiene transitabilidad permanente, existiendo una brecha importante que acentúa el aislamiento de las poblaciones rurales a mercados y servicios. Ante esto, es necesario contribuir a la consolidación e integración de la red vial vecinal a la red vial nacional.

⁹ Los PVPs se basan en un enfoque territorial y de redes, instrumentado a través de un matriz multicriterio que incorpora varias dimensiones de análisis que permiten caracterizar cada tramo a nivel municipal definiendo una clasificación dentro de la red vecinal (primaria o secundaria), y un orden de priorización a nivel de intervenciones. Los tramos priorizados a través de los PVPs, deben cumplir con criterios de elegibilidad que evalúan las condiciones técnicas, ambientales y económicas de cada tramo para ser incluido como parte de la intervención.

¹⁰ Más allá de las obras ingenieriles sencillas, se introducirán tramos cortos de intervención con tecnologías de estabilización química y pavimento flexible, dentro de tramos de ripio o empedrado, que permitan hacer un seguimiento comparativo de alternativas a utilizar en el futuro. Estos ensayos serán registrados con el apoyo de la facultad de ingeniería de la Universidad Nacional de Asunción con quien el MOPC está realizando un acuerdo para tal fin.

¹¹ Como parte de la preparación de la operación se ha contratado a una especialista de género y un ingeniero de obra, para definir un plan de inclusión de la mujer, a ser financiado con fondos de la operación. El plan incluirá, entre otros, programas de capacitación de la mujer como mano de obra local, repercutiendo en la inclusión de género como mejora de la comunidad local. Durante la preparación también se analizará la participación de la mujer en microempresas para el mantenimiento de caminos.

vecinales; (ii) reducción de los costos de transporte y tiempos de viaje; y (iii) reducción de días de tránsito interrumpido o con restricciones severas en el área de cobertura del programa.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** Surge a partir de la participación del Banco en el financiamiento de múltiples proyectos de infraestructura vial en Paraguay, y recientemente en el apoyo a la ejecución del Plan de Inversiones en el Sector Vial del MOPC y de la estimación del costo logístico a nivel nacional. Se destaca el aprendizaje realizado durante la ejecución del PNCR en sus dos fases, ejecutadas en el marco del proceso de descentralización del sector y en paralelo a la búsqueda de formas innovadoras de ejecución de actividades de mantenimiento rutinario (convenios, microempresas, etc.) y de procesos eficientes y sustentables de priorización de las intervenciones (PVPs).
- 3.2 **Modalidad.** Esta operación está siendo diseñada como un préstamo global de obras múltiples con un período de ejecución de cinco años. El MOPC dispone de una preselección de tramos potencialmente elegibles para el programa. La muestra representativa estaría conformada por cerca de US\$30 M de caminos y puentes cuyos estudios se encuentran concluidos y/o en proceso de actualización¹².
- 3.3 **Esquema de ejecución.** El programa será ejecutado por el MOPC a través de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV). La DCV tiene experiencia previa con el Banco a través del PNCR II y del PMCV I. Aunque hubo algunas dificultades en la ejecución de PNCR II, que a la fecha se han corregido. La ejecución de las obras y la correspondiente fiscalización serán contratadas con la empresa privada a través de una ECATEC. El componente de mantenimiento vial se viene ejecutando bajo la modalidad de niveles de servicio e incluye modalidades de contrato con microempresas. El presente programa reforzará la ejecución del mantenimiento por microempresas prestando especial atención a la inclusión de género en las mismas. Cabe destacar el impacto que esta modalidad tiene en los aspectos de creación de empleo y género para la población local.
- 3.4 **Área de intervención, criterios de elegibilidad.** El GPR definió que las intervenciones del PMCV II se circunscribirán a los Departamentos de Itapúa, Alto Paraná, Cordillera, San Pedro y Canindeyú.

¹² Para la evaluación económica ex ante de los proyectos, se realizará un análisis costo-beneficio aplicando una metodología de análisis generalmente utilizada en este tipo de proyectos viales que cuantifica tanto los ahorros en los costos generalizados de transporte para el tránsito normal, derivado y generado, así como por la disminución en costos de mantenimiento de las vías (excedentes del consumidor) y, de corresponder, la metodología del excedente del productor, que considera los beneficios resultantes de los valores incrementales en la producción agrícola dentro del área de influencia como consecuencia de contar con un camino rehabilitado

IV. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 4.1 Este programa financiará obras sencillas desde el punto de vista ingenieril que se relacionan con la rehabilitación y el mantenimiento de caminos vecinales y la construcción de pequeños puentes. Las actividades previstas podrían llegar a incluir la pavimentación de algunos tramos que lo requieran por volumen de tráfico o para garantizar el paso, pero no se prevén nuevos tramos, ampliaciones o cambios de trazado de las vías a intervenir. Los caminos a rehabilitarse han sido identificados a través de un proceso participativo en los respectivos departamentos. Los caminos a rehabilitarse no afectan hábitats naturales críticos, territorios indígenas o zonas de valor cultural. Además, este tipo de obras usualmente no requieren expropiación de propiedades, ni afectación de viviendas o áreas agrícolas.
- 4.2 Los impactos ambientales y sociales negativos¹³ serán de baja a mediana magnitud, localizados en el área de influencia directa de la vía, los sitios de extracción de materiales pétreos y los frentes de obra. Para el caso de los puentes, se ha preparado una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) que cuenta con un Plan de Gestión Ambiental. En general, los impactos son manejables a través de medidas de mitigación y procedimientos estándares y de los lineamientos ambientales y sociales que aplica el MOTC a todas sus obras. El programa se beneficiará del apoyo del Banco a la gestión ambiental y social de las operaciones similares financiadas recientemente.
- 4.3 De conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias, la operación se clasifica en la categoría “B” (Anexo III. para mayor detalle sobre el análisis que realizará el Banco).

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El cronograma de aprobación prevé el envío del Borrador de Propuesta de Préstamo a OPC el 21 de octubre de 2015 y la aprobación por el Directorio Ejecutivo está prevista para el 25 de noviembre de 2015. Los recursos necesarios para la preparación de esta operación se estiman en US\$150.390 (US\$78.000 para consultorías y US\$72.390 para misiones). En el Anexo V se detallan los recursos y el cronograma de preparación.

¹³ Entre estos se incluyen: (i) incremento de polvo por erosión eólica; (ii) alteración a la calidad del aire y generación de ruido en todos los frentes de obras; (iii) introducción de vibraciones; (iv) compactación del suelo; (v) posibles derrames de grasas y aceites; (vi) generación de residuos sólidos; (vii) eventual contaminación de suelos por residuos líquidos; (viii) perturbaciones menores a la fauna; (ix) posibles cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; e (x) incremento de la probabilidad de accidentes durante la duración de las obras.

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

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-RURAL ROADS
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Acevedo-Daunas, Rafael M. (RAFAELAC@iadb.org)
Project Title	Rural Road Improvement Program II
Project Number	PR-L1092
Safeguard Screening Assessor(s)	Monter Flores, Ernesto (ERNESTOMF@iadb.org)
Assessment Date	2015-04-08

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
Type of Operation	Loan Operation	
Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Activities to be financed by the project are in a geographical area and sector exposed to natural hazards* (Type 1 Disaster Risk Scenario).	(B.01) Disaster Risk Management Policy- OP-704
	Does this project offer opportunities to promote gender equality or women's empowerment through its project components?	(B.01) Gender Equality Policy- OP-761
	The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
	An Environmental Assessment is required.	(B.05)
	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken	(B.06)

	into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	
	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
	The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)
	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
Potential Safeguard Policy Items (?)	Potential to negatively affect Indigenous People (also see Indigenous Peoples Policy.).	(B.01) Indigenous People Policy- OP-765
Recommended Action:	<p>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.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704). A Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) in case of high risk, a limited DRA in case of moderate risk. Next, please complete a Disaster Risk Classification along with Impact Classification.</p>	
Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS

Name of person who completed screening:	Monter Flores, Ernesto (ERNESTOMF@iadb.org)
Title:	
Date:	2015-04-08

COMMENTS
No Comments

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-RURAL ROADS
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Country	PARAGUAY
Project Status	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Acevedo-Daunas, Rafael M. (RAFAELAC@iadb.org)
Project Title	Rural Road Improvement Program II
Project Number	PR-L1092
Safeguard Screening Assessor(s)	Monter Flores, Ernesto (ERNESTOMF@iadb.org)
Assessment Date	2015-04-08

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
		Comments:
Conditions/ Recommendations	<input type="checkbox"/> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). <input type="checkbox"/> 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. <input type="checkbox"/> 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	
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
The project will or may require involuntary resettlement and/or economic displacement of a	Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's

<p>minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.</p>	<p>organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.</p>
<p>Minor or moderate conversion or degradation impacts to natural habitats (such as forests, wetlands or grasslands).</p>	<p>Ensure Proper Management and Monitoring of the Impacts of Natural Habitat Loss: A Biodiversity Management Plan (BMP) should be prepared that defines how impacts will be mitigated (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.) and could be incorporated in the ESMP. Depending on the financial product, the BMP should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the plan can mitigate impacts and also that the relevant authorities have approved the BMP.</p>
<p>The project is likely to negatively change the use of the land but the related negative impacts will be minor to moderate in nature.</p>	<p>Land use: A Plan should be prepared that defines how land use change will be mitigated (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.) and could be incorporated in the ESMP. Proper consultation should be foreseen. Confirmation should be obtained from experts that the plan can mitigate impacts and also that relevant authorities have approved the Plan. Examples of mitigation include reforestation, GHG offsetting, nutrient fixation in soils, and conservation of biodiversity.</p>
<p>Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.</p>	<p>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.</p>
<p>Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.</p>	<p>Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the</p>

	<p>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.).</p>
<p>Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in moderate health and safety risks to local communities.</p>	<p>Address Community Health Risks: The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.</p>
<p>Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic, etc.) that will affect local communities and workers but these are minor to moderate in nature.</p>	<p>Construction: The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).</p>
<p>Potential to directly or indirectly adversely and moderately impact the rights of Indigenous Peoples.</p>	<p>Mitigation Framework: Impacts are considered moderate if the rights affected do not include land or other fundamental rights or the impacts are not adverse. Consult Indigenous Peoples legislation database at http://www.iadb.org/Research/legislacionindigena/leyn/index.cfm. Where project impacts affect the legal rights of indigenous people's project preparation and implementation should include specific analysis and consultation/good faith negotiations regarding these issues and the Mitigation Framework must address them specifically. The Mitigation Framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.</p>

DISASTER RISK SUMMARY	
Disaster Risk Category: Low	
Disaster/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none">No specific disaster risk management measures are required.

ASSESSOR DETAILS	
Name of person who completed screening:	Monter Flores, Ernesto (ERNESTOMF@iadb.org)
Title:	Transport Lead Specialist (INE/TSP)
Date:	2015-04-08

COMMENTS
No Comments

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El sector transporte es fundamental para el desarrollo socioeconómico de una nación. Al ser el Paraguay un país mediterráneo con una economía basada en la producción agropecuaria, el subsector transporte terrestre adquiere una importancia aún mayor para su desarrollo. En este contexto, la disponibilidad de caminos rurales en condiciones de servicio con accesibilidad permanente y que posibiliten además la accesibilidad a los mercados, se torna una pieza clave en términos de competitividad.
- 1.2 El presente Programa de Mejora de Caminos Vecinales II (PMCV II) continúa los esfuerzos del Banco en apoyar al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) con la rehabilitación de caminos rurales, así como con el mantenimiento de caminos rurales intervenidos por programas anteriores del Banco.¹
- 1.3 El Programa de Mejora de Caminos Vecinales (PMCV), que precede a esta operación se aprobó en el 2014 y se espera la ratificación de las autoridades paraguayas próximamente para iniciar su ejecución. En el marco de esta operación se incluyen 280 km de caminos rurales, el reemplazo de 85 puentes de madera por puentes de concreto (2.947 metros lineales) y el mantenimiento de un total de 3.800 km de caminos vecinales. El manejo de los aspectos ambientales y sociales del PMCV II se beneficiará del esquema de gestión establecido para el PMCV y en general a la experiencia y fortalecimiento institucional de préstamos anteriores al sector.

II. EL PROGRAMA

- 2.1 El programa está siendo diseñado como un préstamo global de obras múltiples con un período de ejecución de cinco años.
- 2.2 El programa ha sido estructurado en los siguientes componentes: (i) obras civiles para la rehabilitación de 150 km de caminos vecinales, el reemplazo de 600 metros lineales de puentes de madera por puentes de concreto que tendrán en promedio una longitud de 30 metros, 200 metros lineales de puentes portátiles, tipo Bailey y el mantenimiento por tres años de caminos vecinales; (ii) ingeniería, administración, auditoría y evaluación del programa, que financiará actividades de auditoría, monitoreo y evaluación de impacto, además de la

¹ El Banco ha tenido un rol muy activo en el mejoramiento de la red vial rural en Paraguay. El Programa Nacional de Caminos Rurales-Primera Etapa (PNCR1), fue financiado por el Banco en 1993. Posteriormente en el 2000 el Banco financió el Programa Nacional de Caminos Rurales-Segunda Etapa (PNCR2), bajo la modalidad de multifase. En el marco de estas dos operaciones fueron mejorados cerca de 2.000 km de caminos rurales, además que permitió cubrir el mantenimiento de 6.000 km de caminos vecinales, la recuperación de puntos críticos y sustitución de puentes de madera; y el empedrado de calles urbanas, entre otros aspectos. Estos programas sentaron las bases para una gestión más eficiente y sostenible de la infraestructura de caminos vecinales.

- administración del programa; (iii) acciones de inclusión de género que incluye recursos para realizar planes y acciones de mitigación social e inserción de la mujer en mano de obra local para la obra civil; y (iv) monitoreo y auditoría financiera.
- 2.3 El MOPC dispone de una preselección de tramos potencialmente elegibles para el programa. La muestra representativa estaría conformada por cerca de US\$30 millones de caminos y puentes cuyos estudios se encuentran concluidos y/o en proceso de actualización. En general los caminos a rehabilitar tienen una extensión menor a 30 km mientras que los puentes a reemplazar tienen en promedio 30 metros de largo.

III. MARCO INSTITUCIONAL Y REGULATORIO

- 3.1 Las instituciones más relevantes para el desarrollo del programa incluyen al MOPC, la Secretaria del Ambiente (SEAM), las gobernaciones y municipalidades. A continuación se presenta un resumen de las instituciones y los órganos del Estado con jurisdicción en los temas aplicables al programa.
- 3.2 **MOPC.** Es la autoridad regulatoria del sector transporte en el ámbito nacional. Define y controla la implementación de las políticas vinculadas a este sector, siguiendo las orientaciones del poder ejecutivo. Tiene a su cargo la ejecución y mantenimiento de la mayor parte de la red vial, ejecutando y administrando aproximadamente el 80% de las inversiones en el sector. Cuenta con tres viceministerios: el de Obras Públicas y Comunicaciones (VMOPC); el de Minas y Energía (VMME); y el de Administración y Finanzas (VMAF). El VMOPC administra el subsector de carreteras a través de las direcciones de la Dirección de Vialidad que tiene a su cargo las rutas nacionales y carreteras departamentales y de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV) administra los caminos vecinales. La Dirección de Gestión Socioambiental (DGSA) depende del Viceministro de Obras Públicas, lo que le permite trabajar transversalmente con las demás dependencias del MOPC. Ejerce el control ambiental de los proyectos viales a cargo del ministerio. Es el nexo entre el MOPC y la SEAM.
- 3.3 **SEAM.** Es la autoridad de aplicación y control de la de la Ley N° 294/93 de EIA. Tiene como misión el organizar, liderar y consolidar un sistema nacional de gestión ambiental, el manejo sostenible de los recursos naturales y como la conservación de la biodiversidad. Forma parte del Sistema Nacional Ambiental (SISNAM) que la tiene como su brazo ejecutivo y órgano administrativo competente para la aplicación de la legislación ambiental vigente y al Consejo Nacional del Ambiente (CONAM) como instancia superior deliberativa. En coordinación con la UA del MOPC, es la entidad que supervisa la aplicación del PGA de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento que forman parte del programa.

- 3.4 **Las gobernaciones** son las entidades las encargadas de expedir una declaración de interés departamental, requisito indispensable que debe acompañar el (Cuestionario Ambiental Básico) CAB a la SEAM.
- 3.5 **Las municipalidades** son las encargadas de la emisión del Certificado de Localización del Proyecto que debe acompañar el CAB a la SEAM.
- 3.6 La Tabla 1 incluye un resumen de las regulaciones aplicables. El proceso de debida diligencia evaluará el estado de cumplimiento del proyecto con esta normativa y con las políticas ambientales y sociales del Banco.

IV. CONTEXTO AMBIENTAL Y SOCIAL

- 4.1 Los caminos vecinales y puentes a ser mejorados por el programa se ubican en los departamentos de Itapúa, Alto Paraná, Cordillera, San Pedro y Canindeyú en la Región Oriental, la cual se integra por 14 departamentos que cubren el 39% del territorio nacional y en la cual reside el 97% de la población global.².
- 4.2 La Región Oriental presenta dos grupos distintos tipos de suelos y drenaje que tienen implicancias en la explotación agropecuaria, contando por una parte con la parte más productiva del país, pero está muy expuesta a la degradación de su ecosistema. La parte vertiente del Paraguay tiene grandes dificultades para el drenado y un terreno bastante pobre, dedicado en su mayoría a la ganadería de tipo mixto. En la vertiente del Paraná, de relieve ondulado y suelos rojos desarrollados es muy apta para la producción agrícola, pero está muy expuesta a la degradación de su ecosistema. Esta región presenta cordilleras que pertenecen estructuralmente al macizo brasileño. El déficit de lluvia y la consecuente reducción de los niveles y caudales en ríos y arroyos, así como la escasa humedad en el suelo y las altas temperaturas se da regularmente entre julio y octubre en esta región.
- 4.3 En términos ambientales, los caminos a ser intervenidos por el programa corresponden a áreas intervenidas y los criterios de elegibilidad excluirán caminos en hábitats naturales críticos. Los caminos del programa se localizan en zonas rurales. Este tipo de obras usualmente no requieren expropiación de propiedades, ni generarán afectación de viviendas y o áreas agrícolas. Los caminos no atraviesan tierras indígenas. El principal problema que en la actualidad tiene la población indígena es la inseguridad en la tenencia de la tierra, dado que muchas comunidades no cuentan con títulos de propiedad y constantemente se registran invasiones a esos predios por parte de campesinos.

V. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. Impactos en la fase de construcción

² En contraste, la Región Occidental se compone de solo que forman parte del Chaco Boreal y constituye el 61% del país en la cual vive solo el 3% de la población nacional.

- 5.1 En general, los proyectos de la muestra se localizan en áreas que presentan un alto grado de intervención humana, principalmente relacionada con actividades agrícolas, ganaderas y forestales uniendo poblaciones campesinas. Sus áreas de influencias directas se encuentran alejadas de áreas naturales protegidas o sitios ecológicamente sensibles y no se ubican o atraviesan en territorios comunitarios o indígenas.
- 5.2 Los impactos ambientales negativos del programa son los típicos de obras de construcción de menor a mediana magnitud e incluyen (i) incremento de polvo por erosión eólica de escombros y materiales de construcción; (ii) alteración a la calidad del aire por emisión de material particulado y gases contaminantes, generación de ruido debido al movimiento de tierras y flujo vehicular en todos los frentes de obras; (iii) introducción de vibraciones por efecto de la movilización de maquinarias y equipos; (iv) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; (v) generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnado con grasas, etc.); (vi) posible perturbación de la fauna y alteraciones a su hábitat por la generación de ruidos molestos y vibraciones
- 5.3 Dentro de los posibles impactos sociales negativos se pueden generar posibles cortes e interrupciones en el tránsito vehicular, afectaciones económicas a comerciantes y el incremento de la probabilidad de accidentes. No se anticipa la necesidad de adquirir terrenos y de ser el caso, solo serían casos excepcionales para la rectificación del trazado. Asimismo dado que los proyectos del programa han sido identificados mediante un proceso participativo, se anticipa que no existan conflictos sociales como resultado de procesos inadecuados de consulta con la población potencialmente afectada.
- 5.4 Considerando la magnitud de las obras del programa, estos impactos pueden ser calificados preliminarmente como de baja o media significancia y ser manejados a través de prácticas estándares y con los marcos de gestión establecidos para el PMCV.

B. Impactos en la fase de operación

- 5.5 Los impactos negativos en esta fase incluyen: (i) el incremento del riesgo de accidentes de tránsito por el aumento de la velocidad de circulación en la vía; y (ii) el eventual incremento de la mortalidad de la fauna autóctona e introducida a causa del incremento de la velocidad de circulación en la vía y del efecto barrera inducido. En el ámbito social, los impactos estarían relacionados con: (i) afectaciones a las poblaciones indígenas de la zona debido a un posible incremento del comercio, la producción y la demanda por tierras de cultivo generada por mejores medios de comunicación; (ii) la posible expansión de cultivos mecanizados con el consecuente desplazamiento de la mano de obra local; y (iii) una posible modificación de formas de vida de las pobladores que habitan

- las inmediaciones de la vía con la consiguiente eventual pérdida de identidad cultural. A estos habría que sumarle los impactos indirectos que las vías puedan generar particularmente con poblaciones indígenas que habiten en las inmediaciones de las zonas donde se ejecuten las obras. Este último tema será analizado en mayor detalle durante debida diligencia.
- 5.6 Aunado al desarrollo económico local como consecuencia del aumento en la demanda de bienes y servicios generados por la vía y a la generación de empleo, sobre todo de manejo de obra no calificada durante la etapa de construcción, el programa generará una serie de impactos positivos, principalmente en la etapa de operación, al mejorar de las condiciones de movilidad de personas y bienes que coadyuvará a un mejor flujo de comercio e integración económica regional por la disminución de los costos de operación vehicular y tiempos de viaje. Asimismo se incrementará el valor de las tierras aledañas a la vía y habrá una reducción de los riesgos y accidentes de tránsito.

C. Análisis del riesgo

- 5.7 Aunque el territorio paraguayo está sometido a la amenaza de tormentas, granizadas y epidemias estacionales como el dengue, en el Paraguay se distinguen claramente dos amenazas de origen natural: las inundaciones y las sequías. Estos dos fenómenos se manifiestan cíclicamente y afectan, por lo general y con mayor severidad a las comunidades campesinas e indígenas más vulnerables, quienes derivan su sustento de actividades agropecuarias de subsistencia. Como consecuencia del segundo fenómeno, existe un tercero: los incendios forestales.

VI. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 6.1 Sobre la base de la información disponible, el proyecto ha activado las siguientes políticas: OP-102 de Acceso a la información; las directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.11, B.14 y B.17 de la OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; OP-761 Política de Igualdad de Género en el Desarrollo; y OP-765 de Pueblos Indígenas. Considerando las políticas aplicables y la magnitud de los impactos ambientales y sociales, la operación se clasifica en la Categoría B de conformidad con de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703).

VII. ESTRATEGIA PARA EL ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 7.1 El manejo de los aspectos ambientales y sociales del Programa continuará con el enfoque del PNCV, específicamente: (i) análisis del cumplimiento del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SIGAS) y de la capacidad institucional de la DCV en su aplicación; (ii) lecciones aprendidas y su incorporación en la nueva operación, en particular con los proyectos a ser evaluados posterior a la muestra; (iii) preparación de Evaluaciones Ambientales de los proyectos de la muestra, junto con su

- PGAS actualizados y el presupuesto estimativo para su implementación; (iv) confirmación de la incorporación de las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs) y ETAPs en los contratos de contratistas y fiscalizadores.
- 7.2 El Banco analizará la necesidad de continuar con el fortalecimiento de la coordinación entre la DCV y la DGSA, especialmente en lo que se refiere a la preparación y análisis de las Evaluaciones Ambientales y sociales de los proyectos potenciales de la muestra, para evitar atrasos en la preparación de la operación.
- 7.3 Adicionalmente, el equipo de proyecto realizará actividades de debida diligencia a las obras contempladas en la muestra, enfatizando en los impactos potenciales que puedan generar durante las etapas de construcción, y de operación y mantenimiento, sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral y comunitaria. Entre los principales aspectos que se analizarán se incluyen los siguientes:
- Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales, sociales, laborales, de salud ocupacional y seguridad industrial locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.).
 - Evaluación del cumplimiento de las políticas OP-102 de Acceso a la Información; OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; OP-761 de Igualdad de Género en el Desarrollo; y OP-765 de Pueblos Indígenas, incluyendo el análisis de la situación social para decidir si se activa la política OP-710 de Reasentamiento Involuntario, en caso de que se requiera el desplazamiento físico o económico de la población.
 - Evaluación de la información socio ambiental del proyecto (incluidos los estudios ambientales y sus correspondientes planes de manejo ambiental) para confirmar que los impactos potenciales negativos del proyecto serán manejados adecuadamente durante sus fases de construcción, operación y mantenimiento y abandono, así como de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del proyecto.
 - Revisión de los procesos de consulta llevados a cabo durante la planificación del programa, así como el análisis de los sistemas para proveer información a la opinión pública.
 - Análisis del desempeño del MOPC en la gestión ambiental y social de otras operaciones financiadas previamente por el Banco y de su capacidad (personal, recursos, planes de capacitación, etc.), enfatizando la aplicación SIGAS con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría y supervisión de forma

de asegurar que el proyecto sea ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.

- Revisión de los criterios de elegibilidad para la selección de los proyectos a financiarse por el programa.
- Pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas de manejo ambiental y social, de seguridad industrial y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo.
- Sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos.
- Análisis de la relación entre las obras previstas y comunidades indígenas en áreas cercanas a las obras, identificando los posibles impactos a generarse y definiendo el alcance del marco de gestión para mitigarlos.
- Revisión de aspectos de diseño de la vía para evaluar sus repercusiones ambientales (necesidad de campamentos, afectación a infraestructura existente, requerimientos y localización de botaderos, ubicación de sitios de préstamo, ubicación sugerida de plantas industriales, ubicación de campamentos temporales y permanentes, etc.).
- Definición de los mecanismos más apropiados para el monitoreo ambiental y social del proyecto.

7.4 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos, el equipo de proyecto presentará un IGAS que resumirá las medidas de manejo que se requiera para prevenir, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos, y estimular los impactos positivos.

Tabla 1. Aspectos normativos aplicables al programa

Norma Aplicable	Institución Emisora y/o Reguladora	Características
Ley 294/93 de Evaluación de Impacto Ambiental	Poder Ejecutivo de la Nación	Establece la necesidad de realización de una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) para obras de construcción y operación de conductos de agua, petróleo, gas, minerales, aguas servidas, efluentes industriales y obras viales en general. De forma específica para obras viales requiere la presentación del Cuestionario Ambiental Básico (CAB) acompañado de una declaración de interés de la gobernación departamental sobre el emprendimiento y del certificado de localización emitido por la municipalidad de la jurisdicción.
Decreto Reglamentario N° 14.281/96 de la Ley N° 294/93 de Evaluación de Impacto Ambiental	SEAM	Establece el contenido mínimo de los CAB. Establece la exigencia de la presentación de una EIA y de su respectivo Relatorio de Impacto Ambiental (RIMA) como requisito indispensable para la ejecución de obras viales en general. Define los trámites relacionados con la obtención de la licencia ambiental (Declaración de Impacto Ambiental, DIA).
Resolución N° 368/08	SEAM	Establece la información (identificación de impacto ambiental, medidas de mitigación o compensación, plan de monitoreo y la suscripción del CAB por parte del proponente y el consultor ambiental) y los documentos (carta poder del proponente al consultor ambiental, copia del registro del consultor ambiental y formulario del registro nacional de recursos hídricos) que deben contener y acompañar al CAB.
Resoluciones N° 453-2013 y 954-2013	SEAM	Nuevas resoluciones adoptadas respecto del uso de términos de referencia y simplificación de procesos administrativos con posibles efectos en el funcionamiento del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SIGAS).
Código Penal	Función jurisdiccional	Establece penas para quien contamine el agua, el aire o el suelo.
Ley 716/95	Función jurisdiccional	Establece el delito ecológico. Protege el medio ambiente y la calidad de vida humana contra quienes ordenan, ejecuten o, en razón de sus atribuciones, permitan o autoricen actividades atentatorias contra el equilibrio del ecosistema, la sustentabilidad de los recursos naturales y la calidad de vida humana. Estipula que serán sancionados y penalidades para los infractores.

Norma Aplicable	Institución Emisora y/o Reguladora	Características
Ley N° 352/94 de Áreas Silvestres Protegidas	Función jurisdiccional	Fija las normas que regulan el manejo y la administración del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas (SINASIP) del país.
Ley N° 904/81 de Estatuto de las Comunidades Indígenas	Función jurisdiccional	Crea el Instituto Nacional del Indígena (INDI). Establece que el respeto de los modos de organización tradicional. Prohíbe el uso de la fuerza y la coerción como medios de promover la integración de las comunidades indígenas a la colectividad nacional. Dictamina que la adjudicación de tierras fiscales a las comunidades indígenas debe hacerse en forma gratuita e indivisa. Ratifica el Convenio N° 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, adoptado durante la 76ª. Conferencia Internacional del Trabajo.
Ley N° 836/80 Código Sanitario (CS)	Ministerio de Salud Pública	Incluye aspectos vinculados con la contaminación ambiental. Dicta resoluciones en materia de prevención y control de contaminación ambiental, y aborda aspectos de salud ocupacional, medio laboral, recreación, salud ocupacional, higiene en la vía pública, asentamientos humanos, vectores de enfermedades, ruidos, sonidos y vibraciones que pueden dañar la salud, entre otros.
Ley 436/94 Carta Orgánica Departamental	Departamentos	Define la naturaleza jurídica de los gobiernos departamentales (departamentos), que les permite, sobre su jurisdicción: (i) elaborar, aprobar y ejecutar políticas, planes, programas y proyectos; (ii) coordinar planes, programas y proyectos con las Municipalidades; y (iii) organizar los servicios departamentales comunes (obras públicas, energía eléctrica, agua potable y transporte) que afecten conjuntamente a más de un municipio dentro del mismo departamento.
Ley N° 1.294/87 Orgánica Municipal	Municipios	Asigna a las municipalidades un rol en aspectos vinculados al saneamiento y protección del medio ambiente en el ámbito de su jurisdicción. Otorga a los municipios facultades para legislar localmente en materias tales como suministros de agua, alcantarillado sanitario, control de actividades industriales consideradas insalubres y/o peligrosas, en cuanto a salud pública.

Norma Aplicable	Institución Emisora y/o Reguladora	Características
Resolución N° 1777/05	SEA	Establece el Reglamento General para audiencias públicas en el marco de la Ley 294/93 de EIA.
Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs)	MOPC	Normas técnicas de carácter general, principalmente vinculadas a los impactos directos que son de cumplimiento obligatorio para el contratista de obras y la empresa fiscalizadora en la etapa de construcción.
Tratados y convenios internacionales	Cancillería y Ministerios de Línea	Entre los convenios internacionales ratificados por el Paraguay se pueden citar: (i) Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres; (ii) Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de la Fauna y la Flora Silvestres (CITES); (iii) Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural; (iv) Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono; (v) Protocolo de Montreal relativos a las sustancias agotadoras de la capa de ozono; (vi) Convenio N° 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes; (vii) Convenio sobre diversidad biológica; (viii) Convención del Humedales de Importancia Internacional; (ix) Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos; (x) Convención para la Protección de la Flora, de la Fauna y de las Bellezas Escénicas Naturales de los Países de América; (xi) Convenio de Conservación y Desarrollo de los Recursos Ícticos en los tramos limítrofes de los ríos Paraná y Paraguay; y (xii) Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer.
III Plan de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres 2008-2017	Secretaría de la Mujer de la Presidencia de la República	Define 9 ámbitos de actuación, entre ellos “El Acceso a los Recursos Económicos y al Trabajo”, el cual incluye entre sus líneas de acción: la promoción del empleo femenino en oficios no tradicionales; la capacitación laboral eficaz, el readiestramiento y el asesoramiento en oficios no tradicionales; el fortalecimiento de las microempresas rurales y urbanas, asegurando la igualdad de acceso entre las mujeres y los hombres; y el fortalecimiento de las asociaciones, cooperativas de mujeres y otras formas de organización productiva.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL REALIZADO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Links a archivos técnicos
Opciones técnicas y diseño	Nota sectorial del sector transporte 2013-2018		38639615
	Estudios de costos logísticos		38839147
			38839281
			38839584
			38839641
			38839677
	Documento: Sembrando Oportunidades. Programa Nacional de Reducción de Pobreza Extrema del gobierno		38839557
	Plan Nacional de Desarrollo 2014-2030. Documento preliminar del Gobierno de Paraguay		38839509
			38839524
	Informe técnico. Plan maestro de las redes viales rurales básicas (2006)		38839416
	Estudios de análisis socioambientales (2006)		38839793
			38839803
			38839810
		38839821	
	38839827		
Plan de pueblos indígenas (2006)		38839353	
Informe de línea de base			
Estudios de diseño final de ingeniería departamentos de la muestra	12-abr-15		
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Estudios de actualización de diseño final de ingeniería y costos de obras	24-jun-15	
	Estudios de actualización de análisis de evaluación económica de los tramos de la muestra	30-jun-15	
Evaluación de medio término	Informe de evaluación de medio término del Programa Nacional de Caminos Rurales Fase II	30-jul-15	
Taller de gestión de riesgos	Realización de taller de gestión de riesgos	30-ago-15	
Componente socioambiental	Estudios de actualización de análisis socioambiental	30-jun-15	
	Informe de gestión socioambiental (IGAS)	30-jun-15	
	Estudio de impacto ambiental preliminar	30-jul-15	
	Estudios de diagnóstico de género	30-jun-15	

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).