

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ECUADOR

PROYECTO DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA - EJE VIAL NO. 4 CARRETERA BELLAVISTA-ZUMBA-LA Balsa, PROVINCIA ZAMORA CHINCHIPE

(EC-L1295)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Jean Pol Armijos (INE/TSP) Jefe de Equipo; Hori Tsuneki (CSD/RND), Sandra Corcuera-Santamaria (INT/TIN), Rafael Capristán, (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Ernesto Monter, Mauricio Bayona, Vanessa Ferro, Adriana Paredes y Eduardo Gómez (INE/TSP); Javier Jiménez y Arturo Bonilla (LEG/SGO); Julio Rojas, Nahima Correa, José Luis de la Bastida y Adriana Zambrano (VPS/ESG); Roberto Esmeral (CSD/CCS); Roberto Laguado y Mylenna Cárdenas (VPC/FMP); Verónica Galmez (CSD/ACU); y Juan Carlos Brito (CAN/CEC).

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS	1
A. Antecedentes, problemática y justificación	1
B. Objetivos, componentes y costo	15
C. Indicadores clave de resultados.....	16
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	18
A. Instrumentos de financiamiento	18
B. Riesgos ambientales y sociales	18
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	21
A. Resumen de los arreglos de implementación	21
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados.....	23

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)
EER#2	Plan de Monitoreo y Evaluación
EER#3	Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS)
EER#4	Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Anexo de Cambio Climático y Alineación con el Acuerdo de París
EEO#2	Anexo de Género y Diversidad
EEO#3	Anexo Técnico del Proyecto y Cronograma de Implementación
EEO#4	Evaluación Económica
EEO#5	Reglamento Operativo del Proyecto (ROP)
EEO#6	Anexo de Integración Regional
EEO#7	Estudio Complementario Ambiental y Social
EEO#8	Plan Piloto de Gestión del Riesgo de Desastres - Sistema de Alerta temprana
EEO#9	Análisis de la inversión pública para la reducción de riesgo de desastres
EEO#10	Estudio de Resiliencia para la Red Vial Estatal del Ecuador
EEO#11	Teoría del cambio del proyecto

ABREVIATURAS	
ALC	América Latina y el Caribe
AP	Acuerdo de París
AdP	Acuerdo de Paz
BDE	Banco de Desarrollo del Ecuador
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe
CAN	Comunidad Andina
CC	Cambio Climático
CEBAF	Centro Binacional de Atención Fronteriza
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CONADIS	Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades
GRD	Gestión del Riesgo de Desastres
INEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MPAS	Marco de Política Ambiental y Social del Banco
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
OE	Organismo Ejecutor
OMS	Organización Mundial de la Salud
PBDRF	Plan Binacional Desarrollo Regional Fronterizo
PcD	Personas con Discapacidad
PCR	Informe de Terminación de Proyecto (PCR, por sus siglas en inglés)
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PIB	Producto Interno Bruto
POA	Plan Operativo Anual
ROP	Reglamento Operativo del Proyecto
RVE	Red Vial Estatal
RVP	Red Vial Provincial
SAT	Sistema de Alerta Temprana
SGR	Secretaría de Gestión del Riesgo
SGAS	Sistema de Gestión Ambiental y Social
SNP	Secretaría Nacional de Planificación
TIR	Tasa Interna de Retorno
UE	Unión Europea
UTPL	Universidad Técnica Particular de Loja

**RESUMEN DEL PROYECTO
ECUADOR
PROYECTO DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA - EJE VIAL NO. 4 CARRETERA BELLAVISTA-ZUMBA-LA
BALSA, PROVINCIA ZAMORA CHINCHIPE
(EC-L1295)**

Términos y Condiciones Financieras						
Prestatario:			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)			
República del Ecuador			Plazo de amortización:	24,5 años		
Organismo Ejecutor:			Período de desembolso:	5 años		
Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE)			Período de gracia:	6 años ^(b)		
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:		Basada en SOFR	
BID (Capital Ordinario):	150.000.000	100	Comisión de crédito:		^(c)	
			Comisión de inspección y vigilancia:		^(c)	
Total:	150.000.000	100	Vida Promedio Ponderada (VPP):		15,25 años	
			Moneda de aprobación:		Dólares de los Estados Unidos de América	
Esquema del Proyecto						
<p>Objetivo del proyecto: el objetivo general del proyecto es mejorar la integración regional fronteriza entre la sierra central sur del Ecuador y el norte de Perú, y mejorar la calidad de vida de las poblaciones fronterizas. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la eficiencia y la seguridad vial en la vía Bellavista-Zumba-La Balsa; (ii) mejorar la accesibilidad de las poblaciones fronterizas a servicios de salud y educación; y (iii) mejorar la capacidad institucional del MTOPE y la inclusión laboral, con criterio de equidad de género en la zona de influencia del proyecto.</p>						
<p>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: El primer desembolso de los recursos del préstamo estará condicionado a que se cumplan, a satisfacción del Banco, las siguientes condiciones: (i) la aprobación del Reglamento Operativo del Proyecto (ROP), en los términos previamente acordados con el Banco, que incluya: los flujos de trabajo, los controles internos, los requisitos ambientales y sociales e incorporar como anexos el Sistema de Gestión Ambiental y Social, el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y el PAAS, detallando los requisitos y procedimientos aplicables en la ejecución del proyecto; y (ii) la designación de un equipo de gestión para la ejecución del proyecto con dedicación exclusiva para éste, de conformidad con los perfiles incluidos en el ROP (¶3.5).</p>						
<p>Condiciones contractuales especiales de ejecución: para otras condiciones previas al primer desembolso ver en el Anexo B del Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS) y en los Acuerdos y Requisitos Fiduciarios (Anexo III).</p>						
<p>Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.</p>						
Alineación Estratégica						
Objetivos^(d):	O1 <input checked="" type="checkbox"/>		O2 <input checked="" type="checkbox"/>		O3 <input checked="" type="checkbox"/>	
Áreas de Enfoque Operativo^(e):	EO1 <input type="checkbox"/>	EO2-G <input checked="" type="checkbox"/> EO2-D <input checked="" type="checkbox"/>	EO3 <input checked="" type="checkbox"/>	EO4 <input type="checkbox"/>	EO5 <input type="checkbox"/>	EO6 <input checked="" type="checkbox"/> EO7 <input checked="" type="checkbox"/>

(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

(d) O1 (Reducir la pobreza y desigualdad); O2 (Abordar el cambio climático); y O3 (Impulsar un crecimiento regional sostenible).

(e) EO1 (Biodiversidad, capital natural y acción por el clima); EO2-G (Igualdad de género); EO2-D (Inclusión de grupos diversos de la población); EO3 (Capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana); EO4 (Protección social y desarrollo del capital humano); EO5 (Desarrollo productivo e innovación por medio del sector privado); EO6 (Infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva); EO7 (Integración regional).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Contexto macroeconómico de Ecuador.** En 2023, el Producto Interno Bruto (PIB) real de Ecuador creció un 2,4%, y se proyecta un crecimiento del 0,1% para 2024, según el Banco Central de Ecuador (BCE). Este comportamiento refleja un estancamiento en el crecimiento posterior a la recuperación económica registrada tras la pandemia. En 2021, el PIB creció un 4,5%, seguido de un 2,9% en 2022¹. Al finalizar 2023, el país registró un déficit fiscal equivalente al 3,6% del PIB (US\$4.300 millones). Sumado a las amortizaciones de deuda, las necesidades de financiamiento en 2023 fueron equivalentes al 8,0% del PIB. En el primer trimestre de 2024, las exportaciones petroleras aumentaron un 32,5% en comparación con el mismo período de 2023, mientras que las no petroleras disminuyeron un 0,1% en el mismo intervalo. Por otra parte, las importaciones petroleras cayeron un 17,1% en el primer trimestre de 2024 en comparación con el mismo período del año anterior. El indicador de riesgo país, a pesar de haberse reducido en 813 puntos básicos entre enero y mayo, sigue siendo elevado (1.242 puntos básicos) y ha mostrado un incremento desde su mínimo en 2024 de 1.111 puntos básicos registrado el 29 de abril. Para cubrir las necesidades de financiamiento el gobierno firmó un crédito con el Fondo Monetario Internacional (FMI) el cual fue aprobado el 31 de mayo de 2024. Dicho convenio permitirá acceso a cerca de US\$4.500 millones en financiamiento multilateral.
- 1.2 **Contexto social de Ecuador.** Desde el 2007 al 2018, Ecuador experimentó una notable reducción en los niveles de pobreza². A partir del 2020, entre otras razones por la pandemia de COVID-19, ha existido un deterioro de la situación económica y social en el país. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) de 2022, la pobreza se ubicó en 25,2% y la pobreza extrema en 8,2%, existiendo una disminución con respecto al 2021; sin embargo, es superior a los valores de hace cinco años³. En el área urbana la pobreza llegó al 17,8% y la pobreza extrema a 3,9%; y en el área rural, la pobreza alcanzó el 41,0% y la pobreza extrema el 17,3%. Esta situación se acentúa en el suroriente del país⁴, donde el aislamiento geográfico⁵ se traduce en mayores dificultades de acceso a servicios básicos como salud y educación⁶, y escasas inversiones públicas en infraestructura⁷. De las provincias limítrofes al sur de Ecuador, la provincia de

¹ [Banco Central del Ecuador \(BCE\)](#), 2024.

² Entre el 2007 al 2018 se redujo la pobreza y la pobreza extrema en 11,7% y 7,6%, respectivamente. [Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo \(ENEMDU\)](#) (INEC, 2021).

³ En 2018, la pobreza era del 23,2% y la pobreza extrema de 8,4%. En 2021, estos valores se incrementaron a 27,7% y 10,5% respectivamente. [Censo de Población y Vivienda](#) (INEC, 2022).

⁴ De acuerdo con el INEC 2022, el promedio de pobreza de las parroquias del Cantón Chinchipe del área rural es de 72,78%, por lo que supera al 41% de pobreza en área rural a nivel nacional. El porcentaje de pobreza de las parroquias de este cantón en la zona rural es: Zumba (85,56%), Chito (82,68%), El chorro (40,13%), La Chonta (77,18%), Pucupamba (76,92%), San Andrés (74,23%).

⁵ Loja, la ciudad más poblada del sur del país se encuentra a más de 681 km de Quito y 403 km de Guayaquil, aproximadamente 12 horas y 8 horas de viaje a estas ciudades, respectivamente.

⁶ En la provincia de Zamora Chinchipe, de 110.973 habitantes (INEC, 2023), existe una escasa oferta de institutos de educación superior, ya que solo se cuenta con la Universidad Estatal Amazónica, en El Pangui.

⁷ El 95% de la Red Vial Estatal (RVE) se encuentra asfaltada en Ecuador, siendo el 5% faltante localizado cerca de las fronteras del país.

Zamora Chinchipe presenta mayores niveles de pobreza, llegando al 50,1%, en comparación con Loja 39,4% y El Oro con 36,6%.

- 1.3 **Integración regional.** Al integrarse con los países circundantes y los bloques regionales, Ecuador puede ampliar sus mercados, atraer inversiones extranjeras, y fomentar la cooperación en áreas estratégicas como la infraestructura, la energía y la tecnología. El país presenta varias alianzas con sus mercados vecinos, entre los cuales se destaca: (i) ser miembro activo de la Comunidad Andina (CAN), una organización que promueve la integración económica, social y política en la región andina; (ii) su condición de estado asociado del MERCOSUR, que le permite acceder a un mercado de más de 290 millones de personas, ampliando las oportunidades comerciales y de inversión; y (iii) ser miembro observador de la Alianza del Pacífico, un bloque comercial que promueve el libre comercio y la integración económica, con énfasis en mercados asiáticos localizados en el Pacífico. A nivel global, en 2023, Estados Unidos fue el principal destino de las exportaciones de Ecuador (23,1% del total), seguido por Panamá (14,8%), China (14%) y los Países Miembros de la CAN (5,7%), entre otros. En cuanto a las importaciones, Estados Unidos fue el mayor origen (24,2%), seguido por China (17,9%) y los Países Miembros de la CAN (12,5%)⁸. Dentro de la CAN, Perú es el mayor socio estratégico, absorbiendo el 55% de las exportaciones ecuatorianas, lo que resalta la importancia y la intensidad de las relaciones económicas entre ambas naciones.
- 1.4 **Integración con Perú.** En los últimos acuerdos binacionales entre Ecuador y Perú, se ha resaltado la importancia de la integración de ambos países para apoyar su crecimiento económico. En 2023, el intercambio comercial alcanzó US\$2.286 millones, con un aumento del 2,2%, por tercer año consecutivo. Este crecimiento se atribuye al incremento de exportaciones de Ecuador hacia Perú (+21%)^{9,10}. A pesar de estos avances, persisten barreras fronterizas que limitan los flujos de comercio, capital y trabajo entre países vecinos¹¹. El mejorar la integración no solo favorece a la economía de los países, sino también tiene impactos positivos en las poblaciones fronterizas, que suelen ser poco desarrolladas y en situación de pobreza, alentando un desarrollo más equitativo y sostenible.
- 1.5 **Acuerdos binacionales con Perú y la necesidad de atender los problemas comerciales y mejorar la calidad de vida.** Para abordar los desafíos comerciales y mejorar la calidad de vida en las zonas fronterizas (¶1.2 y ¶1.4), Ecuador y Perú, mantienen desde 1998 un compromiso constante para mejorar la integración regional. Todos estos esfuerzos se ven reflejados en reuniones de alto nivel, acuerdos binacionales y planes de integración, enmarcados en el Acta Presidencial de Brasilia de 1998, también conocida como Acuerdo de Paz (AdP), que establece los compromisos para la cooperación y el desarrollo conjunto en diversas áreas.

⁸ [Informe de Comercio Exterior](#) (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca [MPCEIP], 2023).

⁹ Especialmente de petróleo (+59%) y al aumento de las compras de productos agropecuarios (+3%).

¹⁰ [Informe de Comercio Exterior](#) (MPCEIP, 2023).

¹¹ [Los seis grandes enigmas de la macroeconomía internacional](#) (Obstfeld and Rogoff, 2001).

- 1.6 **Compromisos de conectividad del AdP.** Este hito fundamental se conoce como el Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad. En este documento se identifican cinco de interconexión vial, denominados ejes viales¹², que suman 2.176 km. Estos proyectos tienen por objetivo revertir la situación de interconexión vial limitada para facilitar la integración e intercambio comercial. En las reuniones presidenciales bianuales y en los Planes de Acción¹³, que dan seguimiento al Plan Binacional Desarrollo Regional Fronterizo (PBDRF)¹⁴, se ha ratificado la importancia de completar estos ejes y se verifican los avances en el cumplimiento de sus compromisos¹⁵.
- 1.7 **Ejes viales.** Ecuador ha cumplido la mayoría de sus compromisos establecidos en el acuerdo, excepto por el Eje Vial 4. Este eje tiene una longitud total de 690 km (Figura 1). Por el lado de Perú, se cumplió el compromiso de construir el eje desde Saramiriza hasta La Balsa (486 km), llegando al puente de internacional La Balsa con una carretera asfaltada en buen estado¹⁶. Desde Loja hasta Bellavista, Ecuador ha completado la construcción de 151 km¹⁷, faltando por intervenir el tramo Bellavista-Zumba-La Balsa (Figura 2) que tiene una longitud total de 53 km, y que constituye el objeto de este proyecto de inversión. Además, aunque actualmente se prestan algunos servicios en la frontera, como migraciones y policía, estos son básicos y cuentan con escaso número de personal e infraestructura simple. Una vez culminado el eje, se prevé un incremento en los flujos de pasajeros y carga, lo que requerirá la construcción del Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF)¹⁸ previsto en La Balsa¹⁹. Este centro prestará servicios de control de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y su construcción le corresponde a Perú como compromiso adquirido

¹² Ejes viales: (i) Eje 1: Piura/Guayaquil (Guayaquil-Machala-Huaquillas-Aguas Verdes-Tumbes-Piura), 538 km; (ii) Eje 2: Sullana/Arenillas (Arenillas-Pindal-Zapotillo-Lalamor-Alamor-Lancones-Sullana), 244 km; (iii) Eje 3: Sullana/Loja (Loja-Catacocha-Macarará-La Tina-Sullana), 319 km; (iv) Eje 4: Saramiriza/Loja (Loja-Vilcabamba-Zumba-Chinchipe-Namballe-Jaén-Bagua-Santa María de Nieva-Saramiriza), 690 km; y (v) Eje 5: Saramiriza/Méendez (Méendez-Yaupi-Borja-Saramiriza), 385 km.

¹³ [Planes de Acción Ecuador – Perú.](#)

¹⁴ El Plan tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de las poblaciones del sur y oriente del Ecuador y norte y nor-oriente de Perú, e impulsar la integración y la cooperación entre los dos países. El plan se articula en torno a cuatro líneas de acción principales: (i) asuntos sociales, enfocados en la reducción de brechas de desigualdad y la mejora de servicios básicos como salud y educación; (ii) asuntos productivos, comerciales, de turismo e inversión; (iii) asuntos ambientales, energéticos y mineros; y (iv) infraestructura y conectividad ([PBDRF Ecuador – Perú](#), 2016). En octubre de 2023, durante la conmemoración del 25° aniversario de la suscripción de los Acuerdos de Paz de Brasilia entre ambos países, los presidentes de Ecuador y Perú ampliaron la vigencia del PBDRF.

¹⁵ [Acta de la XVI Reunión de la Comisión de Vecindad Peruano – Ecuatoriana](#), de junio de 2024.

¹⁶ Índice Internacional de Rugosidad (IRI) aproximado de 5 m/km. El IRI es un estándar estadístico de la rugosidad y sirve como parámetro de referencia en la medición de la calidad de rodadura de un camino (BM, 1986). La carretera del lado peruano se encuentra con conservación permanente ya que cuenta con un contrato de conservación por niveles de servicio hasta el 2026.

¹⁷ En el tramo adyacente desde Vilcabamba hasta Bellavista, Ecuador invirtió más de US\$104 millones en la construcción de la vía ([Ministerio de Transporte y Obras Públicas \[MTOPI\]](#), 2019).

¹⁸ CEBAF es el conjunto de instalaciones que se localizan en el territorio de un país miembro de la Comunidad Andina, aledaño a un paso de frontera, para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos. El CEBAF del Eje Vial 4 será construido en territorio peruano y de acuerdo con el [Encuentro Presidencial y XVI Gabinete Binacional Ecuador – Perú del 2022](#) (artículo 26), y Perú tiene como prioridad su construcción. A su vez, Perú actualizará los estudios del CEBAF.

¹⁹ Entre los beneficios del control se destaca la potencial reducción del tránsito ilegal de mercancías y vehículos, el incremento de eficacia en la capacidad para recaudar los impuestos y aranceles, la reactivación de la economía local gracias a los mayores intercambios entre poblaciones fronterizas.

del AcP, una vez que el tramo Bellavista-Zumba-La Balsa del Eje Vial 4 en Ecuador esté concluido.

Figura 1. Eje Vial 4 - Ecuador y Perú

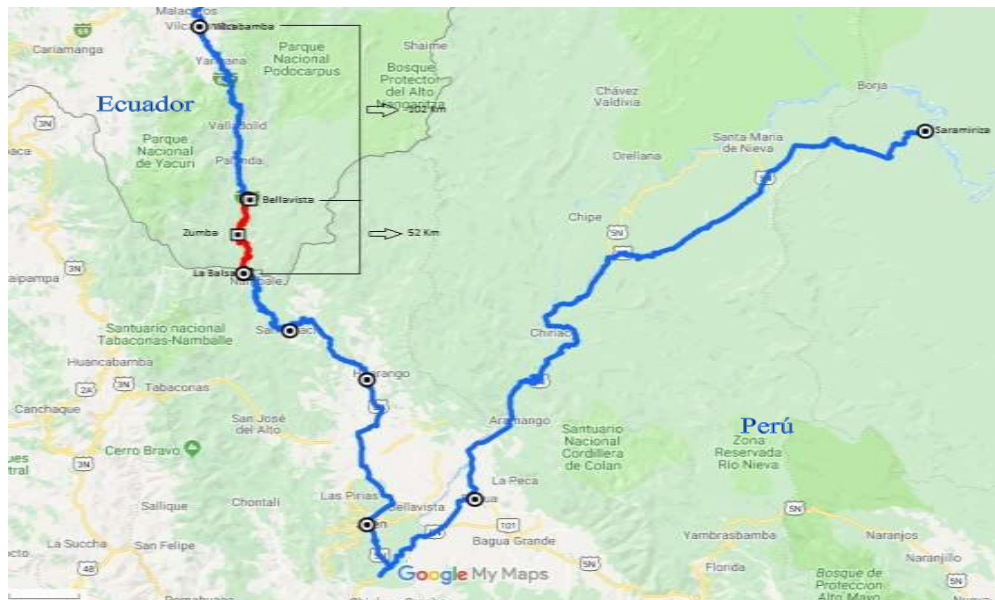


Figura 2. Tramo Bellavista – Zumba – La Balsa



Fuente: Elaboración del equipo en base a documentación técnica del proyecto (BID-Walsh).

- 1.8 **Eje Vial 4 como corredor de integración.** El eje conecta a las provincias de Loja y Zamora Chinchipe en la región sur del Ecuador con el norte de Perú²⁰, permitiendo el acceso al río Amazonas y a la costa peruana en la zona de Piura, incluyendo la conexión con el Puerto de Paita. Desde el punto de vista estratégico, los beneficios relacionados a la integración regional asociados a la mejora de conectividad del eje son: (i) habilitar y facilitar el flujo transfronterizo de personas y mercancías fortaleciendo la integración productiva territorial regional con

20

Esta zona comprende las ciudades de: Namballe-Jaén-Bagua-Santa María de Nieva-Saramiriza.

intercambios binacionales²¹; y (ii) mejorar la accesibilidad de zonas rurales aisladas²².

1.9 **Oportunidades de integración comercial.** La culminación del eje impactará positivamente en las principales actividades económicas²³. En las provincias de Loja y Zamora Chinchipe existe un alto potencial para el comercio transfronterizo de productos agrícolas, ganaderos y de servicios con Perú. Para ambos países, la cadena de valor del café y el cacao es una fuente significativa de ingresos y empleo. En Perú, gran parte del café proviene de San Ignacio; sin embargo, este departamento carece de plantas procesadoras para tostado y molido, comercializando principalmente la materia prima. Esta materia prima es procesada en Ecuador, donde la falta de conectividad encarece al producto elevando sus costos finales. Adicionalmente, Zamora Chinchipe es conocida por su café de alta calidad y destinado especialmente a la exportación, donde el 99,7% del producto se cultiva en los cantones de Chinchipe y Palanda (zona de influencia directa del proyecto)²⁴. La ganadería bovina, centrada en la producción de leche y carne, también es una actividad importante de la zona. Aproximadamente 2.000 reses del cantón Chinchipe se comercializan mensualmente hacia otras ciudades del Ecuador. Otra actividad binacional con un potencial de crecimiento es el sector de turismo, influenciado por el turismo receptor de Perú. Desde el 2016, el número de visitantes ecuatorianos y extranjeros que ingresan a Perú desde Ecuador ha aumentado constantemente, reflejando un crecimiento sostenido en este sector²⁵.

1.10 **Brechas de accesibilidad a servicios de salud.** La población rural del Ecuador enfrenta desafíos significativos en el acceso a servicios salud, determinados en gran medida por los altos tiempos de viaje necesarios para acceder a los mismos. A nivel nacional, el 48,8% de la población rural tiene un nivel de accesibilidad elevado²⁶ a cualquier tipo de servicio²⁷. A nivel provincial en Zamora Chinchipe solo el 4% de la población rural tiene una accesibilidad elevada a cualquier tipo de servicio de salud. En la zona del proyecto, se cuenta únicamente con un servicio tipo A de atención básica y principal, siendo este el Hospital Básico de Zumba que atiende también a pacientes que cruzan la frontera desde el lado peruano. En los últimos dos años, el hospital ha atendido a 1.336 peruanos. Sin embargo, para casos específicos que requieren derivación a un hospital de especialidades, los pacientes deben trasladarse hasta el hospital público tipo C

²¹ Existen complementariedades entre ciudades capitales de provincia como Loja en el sur de Ecuador, de tradición cultural y orientada hacia la provisión de servicios de salud y educación, en contraste con Jaén, al norte de Perú con una vocación agrícola y comercial marcada.

²² Existen poblaciones rurales aisladas en el Cantón Chinchipe con una población de aproximadamente 10.000 habitantes.

²³ Ver [Anexo de Integración Regional](#).

²⁴ MTOP, 2024.

²⁵ Existe un alto potencial turístico en lugares de interés como Vilcabamba en Ecuador, y Chachapoyas, Cajamarca en Perú. Además de un potencial intercambio de turismo gastronómico entre ambos países.

²⁶ Accesibilidad se refiere al tiempo necesario para ir de un sitio a otro considerando la velocidad de desplazamiento en el territorio. Los niveles de accesibilidad son: elevado (entre 0 y 15 min); moderado (entre 15 min y 1 hora); y reducido (entre 1 a 6 horas). [Cartografía Temática para Ecuador, SIG Tierras y Accesibilidad a infraestructura social](#) (Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca [MAGAP], 2016).

²⁷ Existen tres tipos de servicios de salud: A (atención básica y principal); B (servicios de promoción, prevención, recuperación, etc.); y C (hospital primario con atención permanente) ([Presidencia de la República del Ecuador](#), 2015).

más cercano ubicado en la ciudad de Loja. Esto implica un tiempo de viaje de cerca de cuatro horas, por lo que la accesibilidad a servicios de salud tipo C en la zona del proyecto es reducida. En respuesta a estas necesidades, se creó el proyecto de la Red Binacional de Salud Zumba-San Ignacio²⁸, el cual fue financiado por la Unión Europea (UE) y la CAN, con el objetivo de mejorar el acceso a servicios de salud en las localidades fronterizas de Zumba (Ecuador) y San Ignacio (Perú). Este proyecto fortaleció la infraestructura sanitaria, lo que se refleja en el incremento de número de pacientes atendidos en el Hospital de Zumba. A pesar de este esfuerzo, persiste la necesidad de mejorar la accesibilidad de este servicio, especialmente para pacientes que requieren atención especializada urgente, donde el tiempo de viaje puede poner en peligro la vida de la población al no recibir pronta atención médica.

- 1.11 **Brechas de accesibilidad a servicios de educación.** Las brechas de accesibilidad a servicios de educación en Ecuador son significativas, ya que solo el 39,2% de la población rural tiene acceso adecuado a servicios educativos en general, con un acceso limitado a niveles de educación superiores²⁹. A nivel provincial en Zamora Chinchipe solo el 8,3% de la población rural tiene una accesibilidad elevada a cualquier tipo de servicio de educación. En el cantón Chinchipe el 90% de la población de 12 años y más, ha completado la educación primaria y el 69,9% de la población en edad de 18 años y más, ha concluido el bachillerato; sin embargo, apenas el 6,45% de la población de 24 años y más ha realizado estudios a nivel superior. Como parte del PBDRF, se implementó un proyecto de educación³⁰ en las provincias de frontera de San Ignacio y Zamora Chinchipe. Este proyecto, respaldado por la UE y la CAN, tuvo como objetivo promover la educación intercultural, valorando la diversidad cultural y lingüística de las comunidades fronterizas. En la zona del proyecto, existen 36 unidades educativas bajo régimen sierra en los diferentes niveles, abarcando a 2.974 estudiantes³¹. Además, la accesibilidad a educación superior es reducida, siendo la universidad pública más cerca desde La Balsa la Universidad Nacional de Loja, situada a cinco horas y media de esta población. Lo cual, se presenta como una de las causas para reducir el interés por alcanzar niveles educativos más altos, lo cual es crucial para acceder a mayores oportunidades de empleo, mejores salarios y fomentar el desarrollo.

Situación actual de tramo Bellavista-Zumba-La Balsa. El mal estado³² de la vía tiene un impacto negativo en las actividades productivas de la zona, en el transporte de carga y pasajeros, y en el acceso de la población a servicios básicos. El deterioro de la vía se refleja en un bajo nivel de servicio³³, volúmenes de tránsito reducidos, tiempos de viajes prolongados y elevados costos de transporte que

²⁸ Este proyecto contempló la ampliación y el mejoramiento de los servicios y equipamiento del Hospital de Zumba y de la posta de salud Namballe-San Ignacio. [Logros de Desarrollo Fronterizo](#).

²⁹ Incluye unidades educativas (tanto escuelas como colegios) y centros de educación técnica.

³⁰ Proyecto de educación Intercultural en Contextos de Diversidad Cultural y Lingüística.

³¹ En la zona del proyecto, hay dos centros de educación inicial y básica, 29 centros de educación básica y cinco de educación básica y bachillerato (Ministerio de Educación, 2024). La distribución promedio de alumnos por nivel es la siguiente: 84 estudiantes en educación inicial, 226 estudiantes en educación básica, y 184 estudiantes en bachillerato.

³² Se estima que el IRI es >20 m/km. Adicionalmente, se puede confirmar el estado de la vía en el reporte de [Red Vial Estatal](#) (MTOP, 2024).

³³ Circulan menos de 500 vehículos por día. El tiempo de recorrido para 53 km es de más de tres horas y 45 minutos.

dificultan la consolidación del corredor de integración. Esta situación es un desincentivo para que potenciales usuarios realicen sus viajes, debido a que se exponen a daños de sus vehículos, preocupaciones por la seguridad personal y el peligro de daños la mercadería transportada, afectando negativamente a los intercambios regionales y binacionales. Adicionalmente, la vía es altamente vulnerable a deslizamientos³⁴, especialmente debido a su ubicación en un relieve montañoso y la presencia de cortes significativos en los taludes, agravados por intensas precipitaciones. Este conjunto de factores aumenta el riesgo de interrupciones en el tráfico y la necesidad constante de mantenimiento para garantizar la seguridad y la funcionalidad de la vía.

- 1.12 **Evidencia empírica.** La construcción de carreteras transfronterizas ha mostrado un aumento significativo en el comercio bilateral. Un informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)³⁵ señala que se presenta un incremento del 65% en el comercio bilateral entre países vecinos tras la finalización de una carretera transfronteriza. Adicionalmente, estudios han demostrado los efectos positivos de la inversión en caminos, destacando el incremento de ingresos y la reducción de la pobreza gracias a la mayor accesibilidad a servicios sociales y oportunidades de empleo³⁶. En términos de salud, en Perú se ha observado una reducción del 4% en la tasa de morbilidad por enfermedades y accidentes para la población en general, y del 9% para niños menores de cinco años, como resultado de mejoras en la infraestructura vial³⁷. En cuanto a educación, la inversión en caminos en zonas rurales ha demostrado incrementar la matriculación escolar en un 8%, y mejorar la asistencia escolar en 7% de niños entre 12 y 18 años³⁸, así como en 6% de niñas entre 6 y 11 años en el caso de Perú³⁹.
- 1.13 **Intervención propuesta.** La intervención consiste en la finalización del Eje Vial 4, a través del mejoramiento del único tramo de la Red Vial Estatal (RVE) aún por pavimentar en la provincia de Zamora Chinchipe, que es la vía Bellavista-Zumba-La Balsa.
- 1.14 **La gobernanza de la gestión vial y desafíos del sector.** El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) es responsable del desarrollo y mantenimiento de la RVE en Ecuador. En los últimos cinco años, el MTO ha destinado un promedio de US\$60 millones anuales para el mantenimiento preventivo, correctivo y rutinario de la RVE, lo que equivale al 20% del

³⁴ La carretera presenta un promedio de 250 eventos adversos de deslizamientos al año. Habilitar el paso frente a estos eventos toma 8 horas. Por estos eventos, se generan pérdidas directas por aproximadamente de US\$2 millones anuales por costos de remoción de escombros y afectaciones, y US\$9,2 millones en pérdidas indirectas anuales debidas a los costos asociados al tiempo de interrupción del tránsito. [Análisis de la inversión pública para la reducción de riesgo de desastres: Estudio de caso en Ecuador](#) (BID, 2022).

³⁵ [Prácticas e iniciativas para el desarrollo del comercio electrónico transfronterizo en ALC y su impacto en la era postpandemia](#) (Díaz de Astarloa B., 2022).

³⁶ Estudio de metaanálisis de una serie de 26 estudios ejecutados sobre caminos rurales en los últimos 20 años en países en desarrollo ([Sieber y Allen, 2016](#)).

³⁷ [Contratación de la vía al desarrollo: repercusiones de un programa de carreteras](#) (Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe [CAF], 2009).

³⁸ [Programa rural de carreteras en Perú: accesibilidad en la pobreza](#) rural (Banco Mundial, 2010).

³⁹ Logística comercial e integración regional en ALC (BID, 2009).

presupuesto asignado al ministerio⁴⁰. Actualmente, las intervenciones se basan en los requerimientos enviados por las Subsecretarías Zonales del MTOP o en respuesta a eventos de emergencia por desastres naturales, sin contar con datos o información homogenizada sobre el estado de la RVE para priorizar las inversiones en base a herramientas tecnológicas estándar de ingeniería vial. Aunque el estado actual de la RVE se considera aceptable, persisten varios desafíos en el sector. Estos desafíos incluyen: (i) la necesidad de adaptar la infraestructura a los efectos del Cambio Climático (CC) para mejorar su resiliencia y gestionar eficazmente el riesgo de desastres; (ii) la innovación en los procesos de contratación para la provisión de obras públicas; y (iii) la planificación y priorización efectiva de proyectos para el mantenimiento vial.

- 1.15 **Adaptación de la infraestructura a CC.** Ecuador se encuentra entre los países más expuestos a diversas amenazas de desastres a nivel mundial y regional, incluyendo terremotos, tsunamis, inundaciones, deslizamientos, sequías y erupciones volcánicas⁴¹. Esta exposición se ha reflejado en más de 10.000 desastres registrados entre 1970 y 2016, siendo el 51% de ellos causados por deslizamientos derivados de lluvias intensas⁴². El estudio de resiliencia para la RVE del Ecuador financiado por el BID⁴³, identificó medidas para mejorar la resiliencia de la red, abarcando aspectos de política pública, normativos y acciones concretas. Las provincias de Loja y Zamora Chinchipe, foco de atención del proyecto, presentan una alta susceptibilidad a deslizamientos. Entre 2000 y 2018, se registraron más de 1.600 deslizamientos en estas dos provincias, representando el 23% de los deslizamientos a nivel nacional. Con la proyección de un aumento de intensidad y frecuencia de estos eventos debido al CC, se espera que el impacto de estos desastres aumente en el futuro. Diversos estudios indican que la inversión *ex ante* en reducción del riesgo de desastres genera beneficios de cuatro a siete veces más que el gasto operativo en recuperación *ex post*⁴⁴. Dado que los deslizamientos son una preocupación crítica y recurrente en la infraestructura vial del país, es importante que el MTOP fortalezca su capacidad institucional en la Gestión del Riesgo de Desastres (GRD) desde etapas tempranas del ciclo de vida de los proyectos. En 2022, el Banco publicó una nota técnica⁴⁵, que ejemplifica a través del proyecto del Eje Vial 4, como para proyectos de carreteras se debería identificar los puntos y zonas críticas, proponer medidas de reducción de riesgos, opciones de intervención, estimación de los costos preliminares de estas intervenciones y recomendaciones específicas para el diseño de la vía, considerando aspectos de la GRD en el sector de transporte. El Eje Vial 4, es el primer proyecto del MTOP en incorporar desde la fase de diseño los aspectos de resiliencia climática. Estas consideraciones incluyen, entre otros, medidas de reducción del riesgo mediante la estabilización de los taludes e implementación de un Sistema de Alerta Temprana (SAT) para avisar del riesgo de deslizamientos a los usuarios de las carreteras y a los residentes.

⁴⁰ MTOP, 2024. Según un estudio realizado en 2017, el nivel óptimo anual de inversión de mantenimiento para la RVE es de US\$89 millones ([Díaz-Cassou J., Ruiz-Arraz M. 2019](#)).

⁴¹ Ecuador se encuentra entre los 10 países con mayor riesgo de amenazas naturales de la región y entre los 20 primeros del mundo. [WorldRiskIndex 2022](#).

⁴² [DesInventar](#), 2019.

⁴³ [Estudio de Resiliencia para la RVE del Ecuador](#) (AECOM, 2019).

⁴⁴ MMC, 2005; Moench et al., 2007; EIRD, 2011; Kull et al., 2013; Micheler, 2015.

⁴⁵ [Análisis de la inversión pública para la reducción de riesgo de desastres: Estudio de caso en Ecuador](#) (BID, 2022).

- 1.16 **Innovación para la gestión del riesgo de desastres por deslizamientos.** El SAT es altamente eficiente en la reducción de pérdidas económicas por eventos de amenazas naturales, al proporcionar avisos oportunos a los usuarios sobre daños potenciales en la carretera y desviar el tráfico hacia rutas alternativas⁴⁶. Las inversiones en SAT tienen viabilidad económica y presentan retornos socioeconómicos significativos, con beneficios entre cuatro y seis veces superiores a su costo⁴⁷. Las acciones de innovación para la gestión del riesgo de desastres que serán incluidas en el proyecto se detallan en el subcomponente 2.1 (¶1.34).
- 1.17 **Innovación en los procesos de contratación para la provisión de obras públicas.** Ecuador opera en la actualidad con prácticas y regulación tradicional para la contratación de obra pública que requieren ser actualizadas conforme a mejores prácticas internacionales vigentes. Si bien el país ha logrado hacer una reforma legal⁴⁸ para incluir contratos de obra bajo esquemas de gestión de contratos más robustos y con un manejo de riesgo moderno, no ha logrado crear la normatividad complementaria para su desarrollo. El país y el MTOP se beneficiarían de la adopción de las buenas prácticas internacionales de contratación de obra logrando atraer inversión extranjera, optimización y simplificación de la administración de contratos, desarrollo de herramientas para prevenir controversias, todo en un marco de transparencia e integridad. La presente operación permitirá crear capacidad en el MTOP para usar estándares internacionales de selección de contratistas por primera vez en el sector de transporte en el Ecuador (una etapa con dos sobres), aplicando nuevas técnicas de evaluación de ofertas bajo modelos de valor por dinero⁴⁹, y uso de criterios de selección diferentes al precio incluyendo comparación de ofertas con base en aspectos tales como, la calidad, innovación, sostenibilidad, género⁵⁰, entre otros.
- 1.18 **Planificación y priorización efectiva para el mantenimiento de la RVE.** En el MTOP persisten dificultades relacionadas con la recopilación y sistematización de información para inventarios viales, insumo clave para la planificación y priorización de inversiones en la RVE (¶1.14). Una de las principales barreras es la falta de información actualizada sobre el estado de la RVE utilizando un criterio técnico uniforme para su evaluación, lo que dificulta su valoración y toma de decisiones. Para abordar esto, se propone fortalecer la capacidad técnica del MTOP mediante la implementación de Pavimenta2, un *software* de bajo costo y alto impacto que utiliza inteligencia artificial para recopilar información precisa y

⁴⁶ Wilhite y Svoboda, 2000.

⁴⁷ Wethli, 2014.

⁴⁸ Ley Orgánica para el ahorro y la monetización de recursos económicos para el financiamiento de la lucha contra la corrupción, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 496 de 9 de febrero del 2024 y su decreto reglamentario Decreto 206/2024 que incluyeron normas modificatorias al régimen común de la contratación pública del Ecuador.

⁴⁹ Según prácticas internacionales y lineamientos fiduciarios del BID, la distribución y ponderación de los criterios puede ser de entre 20-30 a los aspectos de calidad (factores diferentes de precio) y entre 80-70 al precio.

⁵⁰ La versión actual del pliego de licitación pública internacional incluye entre los criterios de evaluación (puntuación) los siguientes aspectos: (a) Sostenibilidad: se evaluará el uso eficiente de materiales para evitar desperdicios; los diseños deberán garantizar la capacidad de la carretera para resistir y recuperarse de eventos adversos; se valorarán las propuestas que incluyan el uso de materiales reciclados o de bajo impacto ambiental. (b) Género: se otorgará una ponderación positiva a las propuestas que promuevan la equidad de género en el uso de equipamiento técnico.

sistemática sobre el inventario y estado de la infraestructura vial, facilitando así una planificación más eficiente y basada en datos concretos y actualizados⁵¹.

1.19 **Seguridad vial.** Ecuador enfrenta una preocupante tasa de siniestros viales, siendo la seguridad vial un tema de recurrente preocupación para las autoridades. Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2022, la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes era 23, situando al país como el tercero con la tasa de mortalidad más alta en la región, después de Haití y República Dominicana⁵². En la Vía Loja – Zumba (E682), se han registrado 308 lesionados y 17 fallecidos debido a siniestros desde el 2020⁵³. Los años 2022 y 2023 marcaron un aumento en el número de lesionados y muertes, siendo los más altos de los últimos siete años. En 2022, se realizó la auditoría de seguridad vial para el proyecto⁵⁴, financiada por el BID y ejecutada de acuerdo con sus guías, identificando propuestas de mejora relacionadas con la sección transversal de la vía, infraestructura segura en entornos escolares, tratamiento de intersecciones, señalización y consideración de usuarios vulnerables. Estas propuestas han sido consideradas en el proyecto para garantizar un entorno vial más seguro los usuarios.

1.20 **Brechas de género.** Según el Censo realizado por el INEC en 2022, el 59,2% de los hombres estaban ocupados⁵⁵ en contraste con el 40,8% de las mujeres⁵⁶ a nivel nacional. Estas brechas de ocupación son mayores en la zona rural del Cantón Chinchipe en el cual el 27% de las mujeres trabaja comparado con el 44% de los hombres⁵⁷. Además, en el área rural del cantón se reportan más mujeres (65%) que hombres (36%) que están fuera de la fuerza de trabajo, y tienen baja formación en oficios no tradicionales. Datos de la Universidad Técnica Particular de Loja (UTPL) evidencian que, de los 1.851 graduados en conducción de maquinaria pesada, 126 son mujeres⁵⁸. Respecto a las microempresas de mantenimiento vial de la zona se reporta que 26% de los trabajadores son mujeres⁵⁹. Por otra parte, en la zona de influencia del proyecto la participación femenina en las asociaciones productoras de café y cacao es limitada. Un estudio realizado en 2021 con una de estas organizaciones identificó que las mujeres representan el 16,2% de las socias⁶⁰. Por ello, este proyecto buscará fomentar la inclusión femenina a través de: (i) programa de fortalecimiento del liderazgo comunitario femenino y en procesos sostenibles con las asociaciones productoras

51 El MTOP no cuenta con experiencia en el desarrollo de planes viales a partir de inventarios sistemáticos de la RVE. Existe experiencia previa satisfactoria en procesos de planificación en Ecuador del proyecto [PROVIAL I](#) financiada por el BID en la RVP, en el cual, a partir de inventarios viales, se desarrollaron planes viales provinciales que se encuentran en implementación o han sido actualizados por las prefecturas.

52 [OMS, 2022.](#)

53 [Siniestralidad Nacional de la Agencia Nacional de Tránsito \(ANT\), 2024.](#)

54 Auditoría de Seguridad Vial Proyecto Eje Vial 4 Bellavista-Zumba-La Balsa (Hidalgo Vásconez, 2022).

55 Según el INEC, las personas ocupadas son quienes se dedicaban a producir bienes o prestar servicios a cambio de una remuneración o servicios.

56 [Censo de Población y Vivienda 2022](#) (INEC, 2024).

57 ídem.

58 Datos entregados por la UTPL a MTOP, 2024.

59 Datos entregados por MTOP, 2024.

60 Diseño e implementación de un proyecto piloto para el fortalecimiento de las capacidades técnico-productivas y comerciales en las cadenas de café y cacao dirigido a mujeres de las familias asentadas en el Eje Vial 4 carretera Bellavista – Zumba – La Balsa, provincia de Zamora Chinchipe – Ecuador (UTPL, 2022).

de café y cacao de la zona de influencia del proyecto, a través de capacitaciones, acompañamiento y sensibilización; (ii) programa de pasantías para mujeres estudiantes de carreras Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemática (STEM, por sus siglas en inglés) y con formación en conducción profesional para aumentar su experiencia laboral en el sector; y (iii) asesoría para incentivar la creación de empresas de mantenimiento vial lideradas por mujeres y el aumento de su participación.

- 1.21 **Personas con Discapacidad (PcD).** Según el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS) existe un total de 480.776 PcD en el país. A nivel de Zamora Chinchipe, se registran 3.814 PcD y a nivel de Chinchipe 433 PcD. Según una encuesta realizada por el Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA), la mayoría de las organizaciones de PcD consideran que la accesibilidad universal a servicios de transporte⁶¹ sigue siendo una meta difícil de alcanzar, considerando que un 26,1% indicó que no hay accesibilidad universal al transporte y un 60,9% la describieron como escasa⁶². En Ecuador, según el CONADIS, los accidentes de tránsito constituyen la cuarta causa de discapacidad, física en su mayoría⁶³. Tanto la Constitución de la República de Ecuador como la Ley Orgánica de Discapacidad (796-2012) obligan a proveer acceso a las PcD al entorno físico y a los servicios, incluyendo el transporte, tanto en zonas urbanas como rurales. Por tal razón, el proyecto tomará en consideración algunos de los resultados de la auditoría de seguridad vial realizada, como infraestructura adecuada para peatones bajo criterios de accesibilidad universal, así como paradas de autobús accesibles en los accesos a las poblaciones de la vía. Adicionalmente, se realizarán capacitaciones sobre los derechos de PcD al personal técnico del MTOP para promocionar estos conceptos a nivel nacional.
- 1.22 **Experiencia del Banco en integración regional.** A nivel operativo, el Banco cuenta con experiencia apoyando proyectos claves para la integración regional, enfocándose en el financiamiento de mejoras en estándares de corredores viales, acceso a puertos u otros nodos comerciales y mejoras de pasos de frontera, e incluso reformas de orden regulatorio e institucional en el sector logístico⁶⁴. Algunas inversiones claves realizadas por el Banco son los diseños para mejorar el control de los pasos de fronterizos en Huaquillas en la frontera con Perú, y de Rumichaca en la frontera con Colombia de Ecuador ([ATN/JF-14202-RG](#)), la optimización del control fronterizo ([3324/OC-EC](#)), y Ruta Nacional N°19 ([3836/OC-AR](#)), en la provincia de Córdoba, Argentina, como parte del corredor bioceánico. Además, el Banco lideró el diseño de operaciones de pasos de frontera en Ecuador-Colombia, Argentina-Chile, Costa Rica-Nicaragua, y Costa Rica-Panamá y la ejecución de estas dos últimas. Estas intervenciones generan valor añadido entorno a la integración regional ya que impactan no solo reducciones en tiempos de viaje entre los vínculos fronterizos, sino que también propician las condiciones de base para mejorar el desarrollo productivo y comercial de las zonas de influencia, potenciando sinergias entre los países en torno a cadenas de valor o

⁶¹ La accesibilidad universal es la condición mediante la que un entorno es plenamente accesible a todos los individuos, sin importar si estos sufren de alguna discapacidad motriz que dificulta su desplazamiento. ([Inclúyeme, 2013](#)).

⁶² [UNFPA](#), página 33.

⁶³ [CONADIS, 2023](#)

⁶⁴ Informes anuales (2017-2023) del Producto de entrada corporativo del Grupo de Infraestructura de Integración Regional y Global (BK-C1106).

rutas turísticas regionales. Adicionalmente, en el marco de la [ATN/JF-15752-EC](#), se desarrolló un estudio de resiliencia para la RVE de Ecuador tras el terremoto de 2016, destacando medidas como promover la cooperación transfronteriza con Colombia y Perú para consolidar la conectividad vial terrestre, y la implementación de un sistema piloto de monitoreo en vías con alta amenaza a deslizamiento⁶⁵. Estas acciones buscaban fortalecer la integración, innovación y redundancia de la RVE, mejorando su capacidad de recuperación frente a desastres naturales y garantizando la conectividad y seguridad incluso en condiciones climáticas extremas.

- 1.23 **Experiencia del Banco en el sector de transporte en Ecuador.** En los últimos quince años, el Banco viene cumpliendo un importante rol en el desarrollo del sector transporte en Ecuador. Esto se ha realizado por medio de la ejecución de operaciones por un monto de US\$546,5 millones en intervenciones viales. Entre estas operaciones, se destaca el Primer Programa de Infraestructura y Conservación Vial ([2201/OC-EC](#))⁶⁶ (US\$350 millones) de mantenimiento por niveles de servicio y ejecutado por el MTOP (rehabilitación de 975km, aproximadamente el 10% de la RVE)⁶⁷. Esa operación ha sido fundamental para la generación de conocimiento sobre este tipo de contratación para futuros financiamientos con banca multilateral⁶⁸. Adicionalmente, el MTOP ha demostrado experiencia satisfactoria en el pasado en ejecución de proyectos con el Banco como el Programa de Emergencia para Respuesta Inmediata ([3751/OC-EC](#)), que se activó con el terremoto de abril del 2016⁶⁹. Además, se han financiado dos préstamos con el Banco de Desarrollo del Ecuador (BDE) para la Red Vial Provincial (RVP), como banca de segundo piso, siendo ellos el Programa de Caminos Rurales PROVIAL 1 ([3135/OC-EC](#)), que rehabilitó aproximadamente 366km de caminos rurales; y el Programa de Caminos Rurales PROVIAL 2 ([5811/OC-EC](#)), que contribuirá a mejorar la inclusión social y la productividad de la población rural. Estas experiencias no solo han consolidado la capacidad institucional del MTOP, sino que también han sentado las bases para futuras intervenciones estratégicas, posicionando al Banco como un socio clave en la modernización del sector transporte en Ecuador.
- 1.24 **Valor de agregado del Banco al proyecto.** El BID se ha enfocado tanto en trabajar en proyectos de la RVE y RVP, en la búsqueda de transmitir las mejores prácticas internacionales. Estas prácticas han tenido acogida en instituciones del gobierno (MTOP, BDE, gobiernos locales, entre otros); como, por ejemplo, la incorporación de contratos de mantenimiento por resultados en el MTOP, y el desarrollo de inventarios y planes viales provinciales en los gobiernos locales. El valor agregado del Banco para este proyecto es un enfoque en integración regional y accesibilidad de poblaciones aisladas a servicios de salud y educación, mejorar la capacidad institucional del MTOP en la gestión proactiva de riesgos de

⁶⁵ [Estudio de Resiliencia para la Red Vial Estatal del Ecuador](#) (AECOM, 2019).

⁶⁶ El programa fue evaluado como exitoso de acuerdo con la clasificación de efectividad del desarrollo del [Informe de Cierre del Proyecto](#) (BID, 2019).

⁶⁷ El [Informe de Terminación de Proyecto](#) (PCR, por sus siglas en inglés) mostró como moderadamente satisfactorios el desempeño del programa (BID, 2018).

⁶⁸ El MTOP tiene un préstamo en ejecución con la CAF, utilizando el tipo de contratación de mantenimiento por resultados (CFA10730) por un monto de US\$192 millones.

⁶⁹ Adicionalmente, el MTOP se encuentra ejecutando el Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia con el BM (P187019).

desastres, implementación de mecanismos innovadores de contratación pública, y mejorar los procesos de planificación y priorización en el mantenimiento vial. Como estrategia de salida, una vez que termine el proyecto, el MTOP estará en mejores condiciones para ampliar y replicar estas prácticas en la RVE.

- 1.25 **Crédito aprobado por el Directorio del Banco en 2019 (RG-L1132).** Es importante señalar que este proyecto fue previamente aprobado por el Directorio del Banco en diciembre 2019⁷⁰; sin embargo, el contrato de préstamo no llegó a suscribirse. En 2022, el MTOP decidió que el proyecto se ejecutaría a través de un convenio con la empresa pública del Gobierno Provincial de Zamora Chinchipe⁷¹. En 2024, el Gobierno de Ecuador solicitó al Banco preparar un nuevo crédito tomando en cuenta la importancia del proyecto y que el convenio con el gobierno provincial no prosperó⁷². A partir de esta solicitud, se han desarrollado varias acciones en el diseño de la operación, incorporando aspectos de integración y accesibilidad a servicios sociales, medidas de resiliencia climática, fortaleciendo la capacidad del MTOP para la recopilación de información para priorizar el mantenimiento vial, mejorando el conocimiento en procesos de contratación internacional, y aplicando nuevas políticas ambientales referentes al nuevo marco de gestión socio ambiental del Banco, las cuales han sido aplicadas en la actualización de los estudios de impacto social y ambiental del proyecto. Estas adaptaciones responden a las necesidades actuales del MTOP, brindando mayores beneficios derivados del proyecto.
- 1.26 **Lecciones aprendidas.** Las principales lecciones aprendidas de proyectos con el Banco, derivadas de las operaciones [3135/OC-EC](#) y [2201/OC-EC](#), han sido incorporadas en el diseño de la presente operación. Estas lecciones incluyen: (i) adoptar un enfoque integral y complementario en las intervenciones; y (ii) asegurar una coordinación efectiva tanto en la gestión general del proyecto como a nivel técnico e interinstitucional. Estas lecciones han sido incluidas en el proyecto a través del establecimiento de misiones y grupos de trabajo por parte del Banco, confirmando la coordinación y apoyo del gobierno a la operación, revisando la planificación y estructura del proyecto propuesto por MTOP, y realizando una coordinación integral con entidades gubernamentales, nacionales y subnacionales, relacionadas con el proyecto.
- 1.27 **Estrategia del Gobierno de Ecuador.** El proyecto es consistente con el objetivo 8 del Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025⁷³, referente a impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico y sostenible. El proyecto se alinea con la política 8.2 del Plan, enfocada en optimizar la infraestructura para una movilización nacional e internacional de personas, bienes

⁷⁰ Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista-Zumba-La Balza Provincia Zamora Chinchipe con el BID ([RG-L1132](#)). El proyecto a financiar se sitúa íntegramente en territorio ecuatoriano, extendiéndose hasta la frontera con Perú, lo que lo convierte en una iniciativa clave de integración regional con beneficios para ambos países. El Gobierno de Ecuador ha solicitado este préstamo para cumplir con sus compromisos bilaterales. Aunque la operación, aprobada en 2019, fue reconocida inicialmente con un código regional, el prestatario del préstamo siempre ha sido exclusivamente Ecuador.

⁷¹ MTOP, Oficio Nro. MTOP-DVIT-22-457-OF el 25 de julio de 2022.

⁷² Ministerio de Economía y Finanzas, Oficio Nro. MEF-MEF-2024-0001-O del 2 de enero de 2024.

⁷³ [Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025](#).

y mercancías de manera sostenible, oportuna y segura. Dentro de este Plan, la meta 8.6 plantea mejorar el estado de la RVE⁷⁴.

- 1.28 **Estrategia del Banco en el país.** El proyecto está alineado con la Estrategia del Grupo BID con Ecuador (2022-2025) (GN-3103-1), mediante los objetivos estratégicos de: (i) expandir cobertura y calidad de la infraestructura física y tecnológica; y (ii) mejorar el acceso y cobertura a los servicios sociales y básicos. El proyecto se alinea con las áreas prioritarias de: (i) desarrollo del sector productivo como motor del crecimiento sostenible, al contribuir al cierre de brechas de infraestructura física con la inversión en acceso a servicios de transporte rural; y (ii) fortalecimiento del progreso social con énfasis en disminuir las brechas de género, al apoyar el mejoramiento de vialidad rural promoviendo avances sociales.
- 1.29 **Alineación estratégica.** El proyecto se alinea con la Estrategia Institucional del Grupo BID (CA-631), y es consistente con los objetivos de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad, al aumentar la accesibilidad de oportunidades para colectivos vulnerables mediante el aumento del intercambio comercial entre Ecuador y Perú; (ii) abordar el cambio climático, al ajustar el diseño de terraplenes, puentes y alcantarillas, de forma que se reduzcan los posibles impactos de eventos climáticos; y (iii) impulsar + la productividad y el crecimiento regional sostenible, mediante la provisión de corredor vial estratégico para la integración regional. El proyecto también se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (ii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; (iii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; y (iv) integración regional. Además, es consistente con: (i) Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5); y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12); (b) Género y Diversidad (GN-2800-13); (c) CC (GN-2835-13); (d) Integración y Comercio (GN-2715-12); y (e) Marco de Acción de Empleo con perspectiva de género (GN-3057). Adicionalmente, el proyecto es consistente con el Programa Amazonía Siempre del Grupo BID⁷⁵ y se alinea con el pilar de infraestructura sostenible y conectividad dado que el proyecto está dentro de la zona del Programa, y será tomado en cuenta el enfoque resiliente en su construcción.
- 1.30 **Alineación con el Acuerdo de París (AP).** Esta operación ha sido analizada utilizando el [Marco Conjunto de los BMD para el Análisis de Alineación con París](#) y el PAIA del Grupo BID ([GN-3142-1](#)); se ha determinado que: (i) esta alineada con la meta de adaptación del Acuerdo de París (AP); y (ii) está universalmente

⁷⁴ En junio de 2024 se realizó en Perú la XVI reunión de la Comisión de Vecindad Peruana-Ecuatoriana en la que se presentó el informe anual del PBDRF y donde se comunicaron las gestiones dirigidas a la construcción del segundo tramo del Eje Vial 4, el cual forma parte de los Acuerdos de Paz. En julio de 2024 en la Declaración Presidencial del Encuentro Presidencial y XV Gabinete Binacional Ecuador- Perú llevado a cabo en Lima, se definió un Plan de Acción que dentro de sus puntos priorizó el proyecto del Eje Vial 4 del lado ecuatoriano y la construcción del CEBAF del lado peruano.

⁷⁵ Existe alineación al tratarse de una intervención integral que aborda la transformación territorial de manera multidimensional y multitemporal que responde a una planificación del uso del territorio. Esta alineada a las metas de mitigación y adaptación del AP. A su vez, no incrementa la vulnerabilidad de las poblaciones, por lo que busca un desarrollo resiliente y sostenible. Las actividades específicas alineadas con la iniciativa son: (i) mejora de la accesibilidad a servicios de educación y salud de la zona de influencia del proyecto; y (ii) impacto socioeconómico neto positivo relacionado con la mejora de la conectividad promoviendo la integración regional y el comercio en la zona fronteriza.

alineada con la meta de mitigación del AP. El financiamiento climático del proyecto se estima en 20,65% de los recursos aportados por el BID de financiamiento. Estos recursos serán utilizados para financiar medidas de adaptación para responder a los riesgos climáticos del proyecto.

B. Objetivos, componentes y costo

- 1.31 **Objetivo.** Mejorar la integración regional fronteriza entre la sierra central sur del Ecuador y el norte de Perú, y mejorar la calidad de vida de las poblaciones fronterizas. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la eficiencia y la seguridad vial en la vía Bellavista-Zumba-La Balsa; (ii) mejorar la accesibilidad de las poblaciones fronterizas a servicios de salud y educación; y (iii) mejorar la capacidad institucional del MTOP y la inclusión laboral, con criterio de equidad de género en la zona de influencia del proyecto.
- 1.32 **Componente 1. Obras civiles, supervisión y mantenimiento (US\$145,9 millones).** Este componente financiará: (i) el mejoramiento del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa de 54,57 km, que incluye la vía principal y los accesos a Isimanchi, Progreso 1 y Progreso; (ii) supervisión de la obra; (iii) mantenimiento por un período de 2 años⁷⁶; y (iv) reajustes de precios y contingencias de la obra. El componente incluye costo de expropiaciones y medidas de acción ambientales y sociales.
- 1.33 La vía que se construirá tendrá un pavimento con una superficie de carpeta asfáltica, con una sección transversal de siete metros de ancho, más espaldones de 0,50 m y cunetas de 0,75 m a cada lado de la vía, que corresponden al diseño de una vía Clase III⁷⁷, con una velocidad de circulación estimada de 60 km/h. El mejoramiento del tramo incluye las obras de estabilización de taludes para reducir el riesgo por deslizamientos, incorporando el escenario del CC. La carretera incluirá desde los diseños los aspectos de seguridad vial y criterios de accesibilidad universal.
- 1.34 **Componente 2.**⁷⁸ **Gestión de riesgos de desastres por deslizamientos (US\$2,0 millones).** Este componente se enfocará en servicios de consultoría y la adquisición de bienes, que incluyen: (i) implementación del SAT⁷⁹ para usuarios de la infraestructura vial y los residentes que viven cerca de ella; (ii) estudio sobre la detección de posibles zonas de deslizamiento utilizando inteligencia artificial; (iii) estudio de eficiencia y utilidad de infraestructura verde o híbrida para establecer taludes y reducir el riesgo de deslizamientos en la vía; y (iv) estudio de factibilidad y propuesta de diseño final de obras de mitigación del riesgo de deslizamientos en el tramo Vilcabamba – Bellavista. Estas actividades serán

⁷⁶ El Banco financiará el mantenimiento por resultados del Eje Vial 4 por el período de ejecución del préstamo hasta un máximo de dos años dentro del plazo de contrato de crédito. A partir del fin de este periodo, el MTOP generará un contrato de mantenimiento por resultados, con fondos propios, hasta un período de tres años luego del cierre del préstamo.

⁷⁷ [Manual de Normas de Diseño Geométrico](#) (MTOP, 2003).

⁷⁸ Las actividades del componente 2 son independientes del componente 1 de ejecución de obra.

⁷⁹ En Ecuador, el fortalecimiento del SAT se está llevando a cabo a través del proyecto de préstamo 5787/OC-EC con RND. Los aprendizajes sobre este SAT serán compartidos con el que será implementado en el MTOP. La Secretaría de Gestión del Riesgo (SGR), el organismo ejecutor del 5787/OC-EC, participaría como observador en el presente proyecto apoyando su complementariedad y posibles sinergias.

desarrolladas en la zona de influencia del presente proyecto; sin embargo, su ejecución es independiente del Componente 1.

1.35 **Componente 3. Fortalecimiento institucional y temas transversales de género y diversidad (US\$1,0 millones).** Este componente incluye actividades de: (i) fortalecimiento de la gestión del MTOP a través de la actualización de la estrategia de resiliencia de la RVE y capacitación a funcionarios del MTOP para incorporar criterios de CC en el ciclo de vida de los proyectos a nivel nacional; (ii) capacitación a funcionarios del MTOP en las mejores prácticas de contratación de obra con estándares internacionales y mejoras en procesos de transparencia⁸⁰; (iii) innovación para el desarrollo de inventarios viales por medio de la utilización de Pavimenta2, incluyendo la adquisición de cámaras de video y otros equipos para la toma de datos; (iv) programa de pasantías para mujeres estudiantes de carreras Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemática (STEM, por sus siglas en inglés) y con formación en conducción profesional para aumentar su experiencia laboral en el sector; (v) asesoría para incentivar la creación de empresas de mantenimiento vial lideradas por mujeres y el aumento de su participación; y (vi) programa de fortalecimiento del liderazgo comunitario femenino y en procesos sostenibles con las asociaciones productoras de café y cacao de la zona del proyecto, a través de capacitaciones, acompañamiento y sensibilización. Las actividades (iv), (v) y (vi) serán desarrolladas en la zona de influencia del proyecto.⁸¹ Así mismo se realizarán capacitaciones sobre derechos de PcD y seguridad vial al personal técnico del MTOP.

1.36 **Costos administrativos. Auditoría, administración, evaluaciones y otros (US\$1,1 millones).** Financiará gastos operativos y administrativos, como la coordinación de la ejecución incluyendo personal del MTOP dedicado al proyecto. Adicionalmente, financiará las auditorías del proyecto y las evaluaciones intermedia y final, así como una evaluación de impacto social y productivo incluyendo línea base y seguimiento.

C. Indicadores clave de resultados

1.37 **Principales indicadores de resultado.** Los indicadores del objetivo general son: (i) Intercambio comercial de mercadería que circula por paso de frontera del Eje Vial 4; y (ii) Pobreza en el Cantón Chinchipe en el tramo intervenido. A nivel de objetivo específico, los indicadores de resultados son: (i) tiempos de viaje por tipo de vehículo; (ii) costos de operación vehicular por tipo de vehículo; (iii) calificación con estrellas para reflejar el riesgo en lo que respecta a un usuario de la carretera individual con metodología de IRAP⁸²; (iv) personas con tiempo de viaje menor a 4 horas a un centro de salud pública nivel C; (v) Población del Cantón Chinchipe con tiempo de viaje menor a 4 horas a un centro de salud pública nivel C;

⁸⁰ Adicionalmente, el MTOP está interesado en implementar la contratación de observadores internacionales de transparencia de los procesos de contratación pública que se podría implementar en el proceso de contratación de esta obra. Existen experiencias similares positivas en Ecuador y el equipo de proyecto trabajará articuladamente con la Oficina de Integridad Internacional (OII) para transmitir sus recomendaciones al ejecutor.

⁸¹ El alcance de las actividades (iv), (v) y (vi) se encuentra en el Anexo de Género y Diversidad (EEO#2). Los montos estimados para cada una de las contrataciones se encuentran desarrollada en el [Plan de Ejecución Plurianual \(PEP\) / Plan Operativo Anual \(POA\)](#) del Proyecto.

⁸² IRAP (Programa Internacional de Evaluación de Carreteras) es una metodología estándar internacional para la evaluar la seguridad vial de un proyecto. El valor de línea base es estimado.

(vi) Población del Cantón Chinchipe en el rango de edad de 18 a 20 años con tiempo de viaje menor a 4 horas a un centro educación pública superior;
 (vii) Número anual de alertas emitidas por el Sistema de Alerta Temprana;
 (viii) Procesos de contratación por parte del MTOP que utilizan estándares internacionales en contratación de obras públicas con criterios de transparencia;
 (ix) Planes desarrollados con herramientas de planificación de inversiones basados en información sistematizada y actualizada del estado de la RVE; y
 (x) Promedio de mujeres con participación en espacios representativos en las asociaciones de café y cacao que participen del programa de fortalecimiento.

1.38 **Evaluación económica.** La evaluación económica se realizó con los siguientes parámetros: (i) uso del conteo de tráfico 2024 como punto de partida para las proyecciones; (ii) horizonte de evaluación de 20 años; y (iii) tasa de crecimiento del tráfico igual al 3,6%, que es el promedio simple la tasa de crecimiento promedio individual del PIB de cada país (3,2% para Ecuador y 4% para Perú). Los beneficios en cada tipo de vehículo son: (i) por ahorro de tiempo de viaje; y (ii) por ahorro en mantenimiento de vehículo. En el caso base, el Valor Neto Anualizado (VNA) asciende a US\$36,27 millones y la Tasa Interna de Retorno (TIR) es de 15,53%. Las sensibilidades muestran que el proyecto es robusto ante cambios porcentuales negativos en costos y en tráfico, y que los cambios negativos de costos y de reducción de tráfico, tienen efectos simétricos en la rentabilidad social del proyecto. En ningún caso la rentabilidad social del proyecto baja de 13%.

Cuadro 1. Resumen del análisis de sensibilidad (VNA en US\$ Millón y TIR en porcentaje)

Caso base		+20% costos		-20%TPDA		+10 costos y -10% TPDA	
VNA	TIR	VNA	TIR	VNA	TIR	VNA	TIR
36,27	15,53	9,83	12,86	9,61	12,97	9,72	12,91

1.39 **Beneficiarios del proyecto.** Los beneficiarios de la integración regional fronteriza serán para las zonas de la sierra sur del Ecuador y la región norte de Perú. Los beneficiarios directos serán los habitantes del Cantón Chinchipe que serán 10.800 personas, y los beneficiarios indirectos será la población de Zamora Chinchipe de alrededor de 114.300 habitantes⁸³. Se estima inicialmente que un promedio de 60 camiones de carga por día pasará por el paso de frontera beneficiando a los comerciantes de ambos países. El proyecto contribuirá a la optimización de los movimientos de personas y vehículos, promoviendo la integración territorial al interior del país y los intercambios comerciales y de servicios con Perú.

⁸³ Datos de población del censo de 2021, y usando la tasa de crecimiento anual de 1.5% para Ecuador, lo que corresponde al promedio de los últimos cinco años. [Instituto Nacional de Estadísticas y Censos \(INEC, 2022\)](#).

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 **Modalidad de financiamiento.** El proyecto será financiado a través de un préstamo de inversión específica, dado que es una operación con alcance totalmente definido cuyos componentes no se pueden dividir sin afectar su lógica.
- 2.2 **Costo y financiamiento.** El costo total del proyecto es de US\$150.000.000, los cuales serán financiados por el Banco con cargo a recursos del Capital Ordinario (CO) (ver Cuadro 2). El presupuesto detallado se encuentra disponible en el Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y en el Plan Operativo Anual (POA) ([EER#1](#)). El período de desembolso será de cinco años, conforme a la experiencia previa en proyectos similares en el país (ver Cuadro 3).

Cuadro 2. Costos estimados del proyecto (US\$ millones)

Componentes	BID	Total	%
<u>Componente I. Obras civiles, supervisión y mantenimiento</u>	145,90	145,90	97,27
Obra de rehabilitación y construcción de variantes tramo Bellavista-Zumba-La Balsa	122,60	122,60	81,73
Mantenimiento por dos años	1,90	1,90	1,27
Supervisión de la obra	6,00	6,00	4,00
Contingencias	13,10	13,10	8,73
Expropiaciones	2,30	2,30	1,53
<u>Componente II. Gestión de riesgos de desastres por deslizamientos</u>	2,00	2,00	1,33
Gestión de riesgos de desastres por deslizamientos	2,00	2,00	1,33
<u>Componente III. Fortalecimiento institucional y temas transversales de género y diversidad</u>	1,00	1,00	0,67
Fortalecimiento institucional	0,85	0,85	0,57
Temas transversales de género y diversidad	0,15	0,15	0,10
<u>Costos administrativos. Auditoría, administración, evaluaciones y otros</u>	1,10	1,10	0,73
Total	150,00	150,00	100,00

Cuadro 3. Programación de desembolsos (US\$ millones)

Fuente/año	1	2	3	4	5	Total
Total	24,72	46,82	61,29	15,57	1,6	150,00
%	16,48%	31,21%	40,96%	10,38%	1,07%	100,00%

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.3 De acuerdo con el Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco, el proyecto se clasifica como Categoría A por haberse identificado impactos negativos ambientales y sociales significativos asociados con el mejoramiento, rehabilitación y construcción del tramo de carretera Bellavista-Zumba-La Balsa, tales como afectación a los pobladores en el proceso de adquisición de tierras donde se requerirá realizar procesos de expropiación, indemnización y pago por

afectaciones), reasentamiento involuntario, impactos moderados a hábitat crítico que no representan un impacto adverso cuantificable, uso de áreas para colocación de material excedente y uso de canteras de acuerdo al Estudio de Impacto Ambiental y Social ([EIAS](#)) complementario y a la debida diligencia realizada.

- 2.4 Se califica la operación como de riesgo ambiental y social Alto debido a los riesgos contextuales referentes a la desconfianza por parte de las comunidades, ya que se han realizado socializaciones anteriormente y existe una alta expectativa de que en esta ocasión se desarrolle el proyecto. Adicionalmente, se presenta el riesgo de desempeño de construir y operar obras en hábitats críticos y en comunidades remotas de difícil acceso, al igual que el hecho de que el OE no cuenta con experiencia en la aplicación del MPAS. En consecuencia, el Banco, a través de la Unidad de Soluciones Ambientales y Sociales, realizará un acompañamiento constante al proyecto para capacitar y fortalecer al OE en la gestión e implementación de las medidas establecidas en los diferentes instrumentos ambientales y sociales desarrollados para el proyecto. La Clasificación de Riesgo de Desastre y CC del proyecto es Alta teniendo en cuenta que el área de interés está expuesta a amenaza alta por deslizamientos, precipitación con CC y amenaza moderada por sismo. La criticidad y vulnerabilidad de las obras de infraestructura planteadas es alta, ya que las obras están expuestas a deslizamientos que pueden afectar la vía y cuentas con estructuras de drenaje. Se cuenta con una evaluación cuantitativa de riesgo de desastres, con medidas estructurales y no estructurales para la reducción del riesgo. A partir de la identificación de riesgos e impactos socioambientales, como parte del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS), que será la principal herramienta de control, monitoreo y mitigación de riesgos e impactos, el MTOP también cuenta con un Programa de Preparación y Respuesta a Emergencias y un Plan de GRD para el proyecto.
- 2.5 Los trazados del diseño de ingeniería realizados en 2020 por el MTOP corresponden a los mismos que se han utilizado en la preparación de este proyecto y por ello teniendo en cuenta la aplicación del MPAS, el MTOP ha complementado el [EIAS](#), el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), Plan de Reasentamiento Involuntario, evaluación de impactos sobre hábitat natural crítico y su Plan de Acción de Biodiversidad. Por esta razón, la probabilidad de ocurrencia del riesgo de reasentamientos es baja ya que se cuenta con un Plan de Reasentamientos que incluye el análisis de las viviendas afectadas, análisis de vulnerabilidad, el mecanismo de atención de quejas y reclamaciones. El proyecto cuenta con un SGAS con los 7 elementos establecidos en la NDAS1. Asimismo, el proyecto cuenta con un Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI) y se ha realizado el proceso de consulta pública el 2 y 3 de agosto de 2024. Las principales preocupaciones giraron en torno al impacto en la infraestructura existente, el medio ambiente, los recursos naturales y las posibles afectaciones a propiedades. Todos los temas levantados fueron atendidos por el MTOP. El reporte de la consulta y las versiones finales de los documentos ambientales y sociales han sido publicadas en la página web del BID. Es importante destacar que el proceso de participación de las partes interesadas realizado en 2024 se basa en los antecedentes de los tres eventos de socialización llevados a cabo en septiembre de 2019 por el MTOP para el mismo proyecto. En 2019, las preocupaciones se centraron en la actualización de estudios técnicos,

cronogramas, impactos socioambientales, indemnizaciones y trazado del proyecto; en 2024, en los impactos socioambientales locales, medidas de mitigación, mantenimiento de vías, inclusión de comunidades y protección de biodiversidad y recursos hídricos. Durante estas consultas, se presentaron las medidas socioambientales del proyecto y se recogieron las opiniones de la comunidad afectada.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.6 El Banco actualizó el Análisis de Capacidad Institucional (PACI) durante la fase de diseño de la operación que revela las principales debilidades, oportunidades de mejora y fortalezas del OE y realizó un taller de riesgos que identificaron, entre otros, los principales riesgos fiduciarios. Entre los riesgos valorados como medio-alto, se identifican las potenciales demoras en la ejecución del proyecto debido a que: (i) el equipo responsable del proyecto no cuenta con el conocimiento y la experiencia en procesos de adquisiciones y gestión financiera conforme las políticas de Banco; (ii) no se obtenga la asignación de espacio presupuestario y la certificación presupuestaria plurianual del proyecto hasta marzo de 2025; y (iii) MTOP no configure un esquema de ejecución funcional y claro con roles, responsabilidades definidas y suficiente capacidad en materia de políticas fiduciarias previo a la firma del contrato de préstamo. Como medidas de mitigación se plantean las siguientes, que no requieren una inversión de recursos monetarios: (i) fortalecimiento y capacitación en políticas fiduciarias del BID al equipo de gestión de proyecto designado por MTOP, el cual será proporcionado por los especialistas fiduciarios de adquisiciones y gestión financiera del Banco; (ii) la inclusión del proyecto en el Plan Anual de Inversión (PAI) anticipando la preparación de informes internos de tipo presupuestario, y mesas de trabajo entre MTOP, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y Secretaria Nacional de Planificación (SNP) para coordinar todos los procesos internos asociados; y (iii) contar con un esquema de ejecución ubicado en la planta central del Viceministerio de Infraestructura del Transporte del MTOP, que además cuente con un equipo consultor en áreas funcionales y fiduciarias, todo ello, correctamente reflejado en procedimientos claros en el Reglamento Operativo del Proyecto (ROP).

D. Otros riesgos y temas clave

- 2.7 **Oportunidades.** En relación con las salvaguardas sociales, existe una oportunidad de aprovechar la alta expectativa de la población entorno al proyecto, para incrementar las posibilidades de éxito y la sostenibilidad en el tiempo. Para explotar esta oportunidad se plantea elaborar una estrategia de comunicación y socialización de alcance nacional y local para transmitir los beneficios del proyecto a la población, autoridades nacionales y otros interesados; e implementar oportunamente las consultas públicas y aplicar los mecanismos de acción de salvaguardas sociales y ambientales del Banco.
- 2.8 **Otros riesgos.** Se han identificado riesgos relacionados al contexto macroeconómico y entorno político valorados como medio-alto, los cuales son: (i) retrasos en la ejecución del proyecto por cambio de prioridades en caso de que no se mantenga el apoyo al proyecto u ocurra un cambio de autoridades por las elecciones presidenciales en 2025; (ii) retrasos en la ejecución del proyecto y

desembolsos previstos debido a demoras en la obtención de espacios presupuestarios y certificaciones presupuestarias para el proyecto; y (iii) retrasos en la ejecución del proyecto y afectaciones al cumplimiento de sus objetivos por riesgos asociados con su implementación y ejecución, relacionados con falta de coordinación interna y entre MTOP, contratista y fiscalización, conocimiento en procesos de adquisiciones, inadecuada estructura organizacional y alta rotación del personal. Para mitigar estos riesgos se realizarán actividades para: (i) mantener un diálogo continuo con las autoridades para asegurar la firma del contrato en los tiempos acordados y responder al compromiso adquirido entre ambos países en el marco de los Acuerdos de Paz de 1998 y el Acuerdo Presidencial de julio 2024; (ii) incluir el proyecto de inversión en el Plan Anual Inversiones (PAI) y emitir la certificación presupuestaria de forma oportuna, articulando con todos los actores acuerdos para monitorear el avance de estos procesos y realizando mesas de trabajo entre MTOP, MEF y SNP para coordinar el avance y la asignación presupuestaria; y (iii) fortalecer al equipo del MTOP con consultores de apoyo, brindar capacitación sobre el funcionamiento y gestión de contratos de obra con estándares internacionales, clarificación en el ROP de los procesos y responsabilidades de todos los actores; mantener periódicamente actualizados los informes de avance de proyecto, formalizando las ayudas memoria de acuerdos y misiones de manera sistematizada, para dar a conocer los avances e información a los actores involucrados y realización de reuniones de seguimiento mensuales para levantamiento de alertas tempranas.

- 2.9 Adicionalmente, el Banco financiará el mantenimiento por resultados de proyecto por el período de ejecución del préstamo hasta un máximo de dos años dentro del plazo de contrato de crédito. A partir del fin de este periodo, el MTOP generará un contrato de mantenimiento por resultados con fondos propios, hasta un período de tres años luego del cierre del préstamo.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será la República del Ecuador y el OE será el MTOP, a través del Viceministerio de Infraestructura del Transporte, que será responsable de la planificación, monitoreo, evaluación y ejecución del Proyecto y contará con un grupo de profesionales con dedicación exclusiva al Proyecto, contratados con recursos del préstamo, que darán apoyo al MTOP en las distintas áreas que correspondan.
- 3.2 **Mecanismo de ejecución.** El MTOP tiene la responsabilidad de contratar la ejecución de la obra y la supervisión correspondiente. Con funcionarios de su propia estructura, la organización del MTOP se encargará de la preparación de los documentos para licitaciones, de la supervisión y del control de la ejecución de los contratos de consultoría, y de la ejecución de las obras. Para la coordinación del proyecto con las áreas internas del MTOP, se trabajará con la colaboración de la Dirección de Créditos y Cooperación Internacional. Finalmente, el MTOP se ajustará al ROP que definirá las responsabilidades y mecanismos de coordinación.
- 3.3 **ROP.** El ROP definirá aspectos operativos en materia técnica, ambiental y social y fiduciaria, entre otros, incluyendo: (i) mecanismos de coordinación

intrainstitucional e interinstitucional y reporte entre el MTOP y el BID; (ii) roles y responsabilidades en los procedimientos para la contratación de las obras, bienes y servicios de consultoría; (iii) lineamientos para el uso de los recursos y la gestión fiduciaria del proyecto; (iv) procedimientos para los desembolsos; (v) personal provisto para la ejecución del proyecto; (vi) requisitos ambientales y sociales; y (vii) mejores prácticas en la promoción de transparencia y manejo de riesgo de integridad y de conflicto de intereses ([EEO#5](#)).

- 3.4 **PACI.** La PACI concluyó que el MTOP posee la capacidad necesaria para llevar a cabo la gestión fiduciaria y técnica del proyecto, gracias a sus fortalezas institucionales y experiencia previa en gestión de proyectos con otras multilaterales. Sin embargo, se han identificado debilidades y áreas de mejora que serán mitigadas con un proceso claro de fortalecimiento institucional a través de la contratación de consultores de apoyo en las áreas clave del MTOP, capacitación permanente en política del BID, una adecuada gestión de los riesgos y acompañamiento cercano del Banco durante la ejecución del proyecto.
- 3.5 **Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: el primer desembolso de los recursos del préstamo estará condicionado a que se cumplan, a satisfacción del Banco, las siguientes condiciones: (i) la aprobación del ROP ([EEO#5](#)), en los términos previamente acordados con el Banco, que incluya: los flujos de trabajo, los controles internos, los requisitos ambientales y sociales e incorporar como anexos el Sistema de Gestión Ambiental y Social, el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y el PAAS, detallando los requisitos y procedimientos aplicables en la ejecución del proyecto; y (ii) la designación de un equipo de gestión para la ejecución del proyecto con dedicación exclusiva para éste, de conformidad con los perfiles incluidos en el ROP.** Estas medidas son necesarias dado que, de acuerdo con la experiencia del Banco en la región, la aprobación del ROP previamente al primer desembolso contribuye a la organización interna del OE para la implementación de la operación, y se debe asegurar que el proyecto cuente con el recurso humano con dedicación específica para lograr los objetivos de desarrollo previstos.
- 3.6 **Acuerdos y requisitos fiduciarios.** Se considerarán los principios y criterios previstos en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12). Adicionalmente, se establece el marco de gestión financiera y planificación al igual que el de supervisión de adquisiciones previstas durante la ejecución del proyecto. Para el manejo de los recursos del préstamo, se contará con una cuenta bancaria en dólares exclusiva en el BCE, en donde se desembolsarán los fondos provenientes del financiamiento. En el caso de anticipo de fondos se realizarán desembolsos basados en necesidades reales de liquidez, conforme a la planificación financiera del proyecto de hasta seis meses. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo cuando se justifique al menos el 80% del total de los saldos acumulados pendientes de justificación. La revisión de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad *ex post* (Anexo III).
- 3.7 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Se seguirán las Políticas para la Adquisición de Bienes, Obras y Servicios de No Consultoría Financiados por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores

Financiados por el BID (GN-2350-15) o sus actualizaciones. En el Plan de Adquisiciones (PA) ([EER#4](#)) se mencionan las adquisiciones previstas. Lo anterior en línea con el anexo de acuerdos y requisitos fiduciarios.

- 3.8 **Auditorías.** La auditoría externa del proyecto se realizará por una firma de auditoría externa aceptable para el Banco. La auditoría externa será contratada por el MTOP y podrá ser financiada con recursos del préstamo, según lo procedimientos, términos de referencia y solicitud de propuesta que hayan sido no objetados por el Banco. Durante la ejecución, los informes financieros auditados se presentarán: (i) anualmente al Banco, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada período fiscal; y (ii) al cierre del proyecto, a más tardar 120 días después del último desembolso vigente. Adicionalmente, el BID podrá requerir reportes o estados financieros auditados o no auditados relacionados con el proyecto cuando lo estime necesario.

B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados

- 3.9 **Monitoreo.** El Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)) acompañará la ejecución de la operación de conformidad con las metas e indicadores de avance definidos en la Matriz de Resultados (MdR) (Anexo II). Para ello, se utilizarán los siguientes instrumentos: (i) PEP, POA, PA, Plan Financiero, Matriz de Riesgos y auditorías anuales externas; (ii) informes semestrales de progreso ([EER#2](#)); así como informes ambientales, sociales y de salud y seguridad ocupacional, descritos en el PGAS ([EER#3](#)); y (iii) estados financieros auditados. El MTOP presentará informes semestrales dentro de los 60 días posteriores al final de cada semestre, cuyo contenido está definido en los Informes de Monitoreo de Progreso (PMR), detallando los avances en la implementación del proyecto e incluirán: progreso físico y financiero de los productos; progreso de las actividades contempladas en el POA; estado de los procesos de adquisición y contratación; cumplimiento de salvaguardas ambientales y sociales; gestión de riesgos; y actualización de las herramientas de planificación y monitoreo, incluida la MdR. El último informe semestral previo a la terminación del proyecto incluirá un anexo de cálculo de los indicadores de impacto y resultado del proyecto.
- 3.10 Adicionalmente, el MTOP realizará informes mensuales indicando el avance específico de la obra, basados en los informes de fiscalización. Incluye, pero no se limita, al reporte del avance físico y económico de la obra, sus proyecciones y su variabilidad esperada con respecto a la planificación inicial. De levantarse alertas para la ejecución del proyecto, se deberán especificar en este informe incluyendo un análisis de riesgos y medidas de mitigación.
- 3.11 **Evaluación.** El MTOP presentará al Banco una evaluación intermedia en formato de PCR (al alcanzar los 30 meses de ejecución del préstamo o el 50% de los desembolsos, lo que suceda primero) del proyecto. Además, el OE presentará una evaluación final una vez que se haya desembolsado el noventa por ciento (90%) de los recursos del Proyecto, cuyo reporte se enviará al Banco dentro de plazo de noventa (90) días contados a partir de la fecha del último desembolso del préstamo. En la evaluación intermedia y final se realizará un análisis *ex post* para cuantificar los resultados de las intervenciones previstas en el proyecto con base a la MdR. La metodología de evaluación incluirá al menos: (i) un análisis de costo-beneficio *ex post*, bajo la misma metodología del análisis *ex ante*, conforme lo detallado en el [EER#2](#); (ii) resultados de la ejecución financiera; (iii) cumplimiento

de las metas establecidas, de acuerdo con los indicadores de resultados acordados; y (iv) cumplimiento de los compromisos contractuales.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		EC-L1295
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Alineación con la estrategia institucional del Grupo BID		
Áreas de enfoque operativo		-Igualdad de género e inclusión de grupos poblacionales diversos -Capacidad institucional, estado de derecho, seguridad ciudadana -Infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva -Integración regional
[Marcador de espacio: Indicadores del marco de impacto]		
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-3103-1	(i) expandir cobertura y calidad de la infraestructura física y tecnológica; y (ii) mejorar el acceso y cobertura a los servicios sociales y básicos
Matriz de resultados del programa de país	GN-3207-3	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2024.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.8
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.5
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.8
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Alto
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		A
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	

Nota de valoración de la evaluabilidad: Este proyecto de inversión específica, de US\$150 millones, tiene como objetivo general mejorar la integración regional fronteriza entre la sierra central sur de Ecuador y el norte de Perú, y mejorar la calidad de vida de las poblaciones fronterizas. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la eficiencia y la seguridad vial en la vía Bellavista-Zumba-La Balsa, (ii) mejorar la accesibilidad de las poblaciones fronterizas a servicios de salud y educación, y (iii) mejorar la capacidad institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la inclusión laboral con criterio de equidad de género en la zona de influencia del proyecto. El componente principal del proyecto cubre las obras sobre el tramo vial (US\$146 millones, 53 km), con componentes adicionales enfocados en actividades de fortalecimiento institucional y gestión de riesgo de desastres.

El diagnóstico muestra que el objetivo de la operación es coherente con el objetivo del Plan Binacional de Desarrollo Regional Fronterizo entre Ecuador y Perú, y que el mejoramiento del tramo vial es uno de los principales compromisos pendientes del plan. Aunque existe un alto potencial para el comercio transfronterizo en La Balsa, el intercambio comercial es actualmente nulo. El diagnóstico muestra también las precarias condiciones socioeconómicas de la población fronteriza (73% de pobreza en el área rural), el mal estado de la vía (tiempos de viaje superiores a 3 horas) y la importancia de esta vía para conectar la población fronteriza con servicios de salud y educación.

La propuesta presenta amplia evidencia empírica sobre el impacto del mejoramiento de tramos viales en los volúmenes de comercio transfronterizo y la calidad de vida de la población. La matriz de resultados presenta indicadores adecuados que cubren todas las dimensiones de los objetivos y cuyas metas son congruentes con los supuestos de la evaluación económica. La evaluación económica del proyecto utiliza supuestos conservadores sobre el potencial incremento de tráfico en la vía y obtiene una tasa interna de retorno social de 15.5%. Los principales beneficios del proyecto provienen de la reducción de tiempos de viaje y costos de operación vehicular, con beneficios adicionales en reducción de costos de mantenimiento y mejora de la seguridad vial.

El plan de evaluación propone realizar un análisis antes y después para evaluar la efectividad de los indicadores de objetivo general y específicos, y un análisis costo-beneficio ex-post para evaluar la rentabilidad social del proyecto al cierre.

Anexo II. Matriz de Resultados

Objetivo del Proyecto:	Mejorar la integración regional fronteriza entre la sierra central sur del Ecuador y el norte de Perú, y mejorar la calidad de vida de las poblaciones fronterizas. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la eficiencia y la seguridad vial en la vía Bellavista-Zumba-La Balsa; (ii) mejorar la accesibilidad de las poblaciones fronterizas a servicios de salud y educación; y (iii) mejorar la capacidad institucional del MTOP y la inclusión laboral, con criterio de equidad de género en la zona de influencia del proyecto.
-------------------------------	---

Objetivo General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo general de desarrollo: mejorar la integración regional fronteriza entre la sierra central sur del Ecuador y el norte de Perú, y mejorar la calidad de vida de las poblaciones fronterizas.							
Intercambio comercial de mercadería que circula por paso de frontera del Eje Vial 4	Tonelada /día	0	2024	2035	283	Reporte del tráfico promedio diario anual por el paso de frontera por parte de MTOP.	
Pobreza en el Cantón Chinchipe en el tramo intervenido	índice	100	2024	2035	95	Informe de cierre de proyecto (MTOP).	El indicador se basa en la relación encontrada entre el nivel de accesibilidad y el nivel de pobreza.

Objetivos de Desarrollo Específicos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo específico de desarrollo 1: mejorar la eficiencia y la seguridad vial en la vía Bellavista-Zumba-La Balsa.											
R.1.1. Tiempo de viaje por tipo de vehículo	Minutos	225	2024					2029	50	Informe de cierre de proyecto (MTOPI).	Vehículo liviano
		225					50		Buses		
		225					50		Camión de 3 ejes		
R.1.2. Costo de operación vehicular (COV) por tipo de vehículo	US\$/km	0,40	2024					2029	0,20	Informe de cierre de proyecto (MTOPI).	Vehículo liviano
		0,54					0,27		Buses		
		3,30					1,65		Camión de 3 ejes		
R.1.3. Calificación con estrellas para reflejar el riesgo en lo que respecta a un usuario de la carretera individual con metodología de IRAP	Número de estrellas	2	2024					2029	3	Informe de cierre de proyecto (MTOPI).	Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (IRAP) es una metodología estándar internacional para la evaluar la seguridad vial. El valor de línea base es estimado.
Objetivo específico de desarrollo 2: mejorar la accesibilidad de las poblaciones fronterizas a servicios de salud y educación.											
R.2.1. Población del Cantón Chinchipe con tiempo de viaje menor a 4 horas a un centro de salud pública nivel C	Número de personas	0	2024					2029	10.800	Informe de cierre de proyecto (MTOPI).	

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
R.2.2. Población del Cantón Chinchipe en el rango de edad de 0 a 20 años con tiempo de viaje menor a 4 horas a un centro educación pública superior	Número de personas	0	2024					2029	5.300	Informe de cierre de proyecto (MTOPI).	
Objetivo específico de desarrollo 3: mejorar la capacidad institucional del MTOPI y la inclusión laboral, con criterio de equidad de género en la zona de influencia del proyecto.											
R.3.1. Número anual de alertas emitidas por el Sistema de Alerta Temprana	Número de alertas	0	2024					2029	3	Informe de cierre de proyecto (MTOPI).	
R.3.2. Procesos de contratación por parte del MTOPI que utilizan estándares internacionales en contratación de obras públicas con criterios de transparencia	Número de procesos de contratación que usan estándares internacionales	0	2024					2029	3	Informe de cierre de proyecto (MTOPI).	

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
R.3.3. Planes desarrollados con herramientas de planificación de inversiones basados en información sistematizada y actualizada del estado de la RVE	Número de Planes	0	2024					2029	1	Informe de cierre de proyecto (MTOF).	
R.3.4. Promedio de mujeres con participación en espacios representativos en las asociaciones de café y cacao que participen del programa de fortalecimiento.	Número de Mujeres	7	2024					2029	11	Informe de cierre de proyecto (MTOF).	Actualmente hay 7 mujeres en puestos de toma de decisión de una de las asociaciones y la meta es aumentar en al menos un 50%.

Productos

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Componente 1: Obras civiles, supervisión y mantenimiento											
Km mejorados del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa y accesos a poblaciones Isimanchi, Progreso 1 y Progreso 2	km	0	2024					54,57	54,57	Informe de acta de recepción provisional de la obra. Informe de cierre de proyecto (MTOF).	

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Componente 2: Gestión de riesgos de desastres por deslizamientos											
Implementación de Sistemas de Alerta Temprana (SAT) para remitir alertas de precipitaciones y deslizamientos directamente a los smartphones de los usuarios de la infraestructura vial	Número	0	0	0	0	1	0	0	1	Informe anual de implementación del proyecto (MTOPI).	Entre MTOPI, INAMHI, ECU911 y SNGRE para operatividad el SAT en el tramo Bellavista-La Balsa del Eje Vial 4.
Aplicación de la inteligencia artificial para detectar posibles zonas de deslizamiento en el futuro	Número	0	0	0	0	1	0	0	1	Informe anual de implementación del proyecto (MTOPI).	
Estudio (y ensayo) de la eficiencia de las infraestructuras verdes e híbridas para establecer taludes respetuosos con el medio ambiente	Número de estudio y ensayo	0	0	0	0	1	0	0	1	Informe anual de implementación del proyecto (MTOPI).	
Estudio de factibilidad y propuesta de diseño final de obras para la reducción de riesgos por deslizamiento en el Tramo 1	Propuesta de diseño final	0	0	0	0	1	0	0	1	Informe anual de implementación del proyecto (MTOPI).	

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Componente 3: Fortalecimiento institucional y temas transversales de género y diversidad											
Actualización de la Estrategia de Resiliencia de la RVE y capacitación al MTOP en temas de resiliencia a nivel nacional	Número de funcionarios capacitados	0	0	0	0	0	0	50	50	Informe anual de implementación del proyecto (MTOP).	
Asesoría legal y capacitación al MTOP en mejores prácticas de contratación de obra con estándares internacionales y procesos de transparencia	Número de funcionarios capacitados	0	0	0	0	0	0	30	30	Informe anual de implementación del proyecto (MTOP).	
Implementación de la herramienta Pavimenta2 en la RVE	Herramienta implementada	0	0	0	0	1	0	0	1	Informe anual de implementación del proyecto (MTOP).	

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Asociaciones de café y cacao que reciben la capacitación de liderazgo comunitario femenino y procesos sostenibles del Programa de fortalecimiento en asociaciones de café y cacao para la capacitación	Número de asociaciones	0	0	0	0	2	0	0	2	Informe anual de implementación del proyecto (MTOPI).	
Mujeres de carreras STEM y con formación en conducción profesional que han cumplido sus pasantías	Número de mujeres	0	0	0	5	5	5	5	20	Informe anual de implementación del proyecto (MTOPI).	Se considera que al año se tendrá una pasante en planta central del MTOPI, y dos pasantes en la Dirección de Subsecretaría Zonal 7 del MTOPI.
Mujeres que son parte de microempresas de mantenimiento vial que brindan servicios a los tramos del proyecto	Porcentaje de mujeres	26	0	0	0	0	0	35	35	Informe anual de implementación del proyecto (MTOPI).	

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Pliegos de diseño y construcción de la vía que incluyen las normas y estándares de accesibilidad universal en la infraestructura y paradas de autobús	Número de pliegos	0	0	0	0	0	0	1	1	Informe anual de implementación del proyecto (MTOPI).	
Capacitación a funcionarios del MTOPI capacitados sobre derechos y atención de personas con discapacidad y seguridad vial	Número de funcionarios capacitados	0	0	0	0	0	0	50	50	Informe anual de implementación del proyecto (MTOPI).	Certificado de participación en las capacitaciones y grabación de las sesiones.

País: Ecuador

División: TSP

No. de operación: EC-L1295

Año: 05/31/2024

Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

Organismo Ejecutor (OE): MTOP a través del Viceministerio de Infraestructura del Transporte

Nombre de la Operación: Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa, Provincia Zamora Chinchipe

I. Contexto fiduciario del Organismo Ejecutor

1. Uso de sistema de país en la operación (Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad podría ser aplicable a la operación, de acuerdo con los términos de la validación del Banco).

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input type="checkbox"/> Reportes	<input type="checkbox"/> Sistema Informativo	<input type="checkbox"/> Licitación Pública Nacional (LPN)
<input checked="" type="checkbox"/> Tesorería	<input type="checkbox"/> Auditoría Interna	<input type="checkbox"/> Comparación de Precios	<input type="checkbox"/> Otros
<input checked="" type="checkbox"/> Contabilidad	<input type="checkbox"/> Control Externo	<input type="checkbox"/> Consultores Individuales	<input type="checkbox"/> Otros

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	Particularidades de la ejecución fiduciaria	El prestatario será la República del Ecuador y el OE será el MTOP, a través del Viceministerio de Infraestructura del Transporte, que es responsable de la planificación, monitoreo, evaluación y ejecución de proyectos y que cuenta con amplia experiencia en estos ámbitos. Adicionalmente, habrá un grupo de profesionales con dedicación exclusiva al Proyecto, contratados con recursos del préstamo, que dará apoyo al MTOP en las distintas áreas que corresponda. Las responsabilidades en materia de gestión fiduciaria (adquisiciones y gestión financiera) estarán a cargo del MTOP.
-------------------------------------	---	--

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del OE	El Banco actualizó la PACI durante la fase de diseño de la operación que revela las principales debilidades, oportunidades de mejora y fortalezas del OE y además realizó un taller de riesgos en el que se identificaron algunos riesgos fiduciarios (ver sección 4 de este anexo). Se concluye que el MTOP requiere un acompañamiento cercano para ejecutar el préstamo realizando una supervisión adecuada con las mejores prácticas y estándares del BID en políticas de adquisiciones, de gestión financiera y salvaguardas ambientales y sociales. El riesgo fiduciario se ha valorado como medio-alto.
-----------------------------	---

4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Taxonomía del Riesgo	Riesgo	Nivel de riesgo	Respuesta al riesgo
Recursos humanos	El equipo responsable del proyecto no cuenta con el conocimiento y la experiencia en procesos de adquisiciones y gestión financiera conforme las políticas de Banco.	Medio-Alto	Fortalecimiento y capacitación en políticas fiduciarias del BID al equipo de gestión de proyecto designado por MTOP.
Económico financiero	No se obtenga la asignación de espacio presupuestario y la certificación presupuestaria plurianual del proyecto hasta antes de marzo de 2025.	Medio-Alto	La inclusión del proyecto en Plan Anual de Inversión (PAI) anticipando la preparación de informes internos de tipo presupuestario, actividades de información en áreas internas del MTOP y mesas de trabajo entre MTOP, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y Secretaria Nacional de Planificación (SNP) para coordinar todos los procesos internos asociados.
Institucional	MTOP no configure un esquema de ejecución funcional y claro con roles, responsabilidades definidas y suficiente capacidad en materia de políticas fiduciarias previo a la firma del contrato de préstamo.	Medio-Alto	Contar con un esquema de ejecución ubicado en planta central Viceministerio de infraestructura, que además cuente con equipo consultor en áreas funcionales y fiduciarias, todo ello, correctamente reflejado en procedimientos claros en el Reglamento Operativo del Proyecto (ROP).

5. Políticas y Guías aplicables a la operación: GN-2349-15 y GN-2350-15 Políticas para la Contratación de Bienes, Obras y Servicios y para la Selección y Contratación de Consultores respectivamente.

6. Excepciones a Políticas y Guías: Ninguna.

II. Aspectos a ser considerados en las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo

Condiciones especiales previas al primer desembolso:
Tasa de cambio: Para efectos de lo estipulado en el Artículo 4.10 de las Normas Generales, las Partes acuerdan que la tasa de cambio aplicable será la indicada en el inciso (b)(i) de dicho Artículo. Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en Moneda Local con cargo al Aporte Local o del reembolso de gastos con cargo al Préstamo, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio en la fecha efectiva en que el Prestatario, el Organismo Ejecutor o cualquier otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos respectivos en favor del contratista, proveedor o beneficiario.
Tipo de Auditoría: Durante la ejecución, los Estados Financieros Auditados se presentarán anualmente, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada ejercicio económico, o de la fecha del último desembolso o sus extensiones para la auditoría final.
[Otros]

III. Acuerdos y Requisitos para la Ejecución de Adquisiciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de Licitación	<p>Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (documento GN-2349-15), sujetas a LPI, se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación (DELS) del Banco o los acordados entre OE y el Banco para la adquisición particular. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (documento GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco o acordada entre el OE y el Banco para la selección particular. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex-ante y es independiente del método de revisión de la adquisición.</p> <p>El Documento de Licitación de la Obra Principal del programa está siendo estructurado por el Ejecutor, con apoyo del Banco. Se contará con una versión integrada preliminar en septiembre de 2024 y la selección contemplará criterios de valor por el dinero y mejor oferta final bajo un esquema de proceso a una etapa, dos sobres.</p>								
<input checked="" type="checkbox"/>	Gastos Recurrentes	Los gastos recurrentes requeridos para poner en funcionamiento el proyecto, aprobados por el Jefe de Equipo de proyecto, que sean financiados, serán realizados siguiendo los procedimientos administrativos del Ejecutor. Dichos procedimientos serán revisados y aceptados por el Banco, siempre que no vulneren los principios economía, eficiencia y competencia (Política de Elegibilidad de Gastos GN 2331-5 y actualizaciones).								
<input checked="" type="checkbox"/>	Disposiciones Especiales de Adquisiciones aplicables a la operación	La operación se apoyará en contratos tipo Diseño y Construcción, en una etapa y dos sobres.								
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las Adquisiciones	<p>El método de supervisión será ex post, salvo en aquellos casos en que se justifique una supervisión ex ante. Para adquisiciones que se ejecuten a través del sistema nacional, la supervisión se llevará por medio del sistema de supervisión nacional del país. El método ((i) ex ante, (ii) ex post o (iii) sistema nacional) de supervisión se debe determinar para cada proceso de selección. Las revisiones ex post serán cada año de acuerdo con el Plan de supervisión del proyecto, sujeto a cambios durante la ejecución. Los reportes de revisión ex-post incluirán al menos una visita de inspección física, escogida de los procesos de adquisiciones sujetos a la revisión ex post. Los montos límite para la revisión ex post son los siguientes:</p> <table border="1" data-bbox="480 1697 1449 1868"> <thead> <tr> <th data-bbox="480 1697 719 1800">Organismo ejecutor</th> <th data-bbox="719 1697 963 1800">Obras</th> <th data-bbox="963 1697 1203 1800">Bienes/Servicios</th> <th data-bbox="1203 1697 1449 1800">Servicios de Consultoría</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="480 1800 719 1868">MTOP</td> <td data-bbox="719 1800 963 1868">2.000.000</td> <td data-bbox="963 1800 1203 1868">180.000</td> <td data-bbox="1203 1800 1449 1868">100.000</td> </tr> </tbody> </table>	Organismo ejecutor	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	MTOP	2.000.000	180.000	100.000
Organismo ejecutor	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría							
MTOP	2.000.000	180.000	100.000							
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	El MTOP conservará la documentación y archivos del programa por un plazo de 7 años una vez finalizada cada contratación.								

Adquisiciones Principales

Descripción de la adquisición	Método de Selección	Nuevos Procedimientos/ Herramientas	Fecha Estimada	Monto Estimado 000'US\$
Bienes				
Sistema de Alerta Temprana	Licitación Pública Nacional (LPN)		3/15/2026	200
Obras				
Mejoramiento tramo Bellavista-Zumba-La Balsa	Licitación Pública Internacional (LPI)		4/15/2025	124.347,9
Servicios de no consultoría				
Firmas				
Factibilidad y diseño final obra de mitigación tramo I Vilcabamba-Bellavista	Selección Basada en Calidad y Costo (SBCC)		5/1/2026	700
Estudio-evaluación infraestructura verde o híbrida	Selección Basada en Calidad y Costo (SBCC)		6/1/2026	800
Desarrollo de Software y capacitaciones en SAT	Selección Basada en Calidad y Costo (SBCC)		3/1/2026	300
Supervisión-Fiscalización de Obra Principal	Selección Basada en Calidad y Costo (SBCC)		3/1/2025	6.093
Individuos				
Ingeniero Vial	Selección de Consultor Individual (3CV)		3/1/2025	99
Ingeniero Geotecnico	Selección de Consultor Individual (3CV)		3/1/2025	99
Coordinador Técnica (Experto vial)	Selección de Consultor Individual (3CV)		3/1/2025	174.3

Esp. Financiero	Selección de Consultor Individual (3CV)		3/1/2025	141.4
Esp. Adquisiciones	Selección de Consultor Individual (3CV)		3/1/2025	141.4
Esp. Monitoreo y Evaluacion	Selección de Consultor Individual (3CV)		3/1/2025	141.4
Esp. Ambiental	Selección de Consultor Individual (3CV)		3/1/2025	99
Especialista Social	Selección de Consultor Individual (3CV)		3/1/2025	99

Para acceder al enlace del Plan de Adquisiciones siga el siguiente [link](#).

IV. Acuerdos y Requisitos para la Gestión Financiera

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPLAFIP) establece las normas que rigen la programación, formulación, aprobación, ejecución, control, evaluación y liquidación de los presupuestos. Estas normas son aplicadas a la ejecución de los programas que financia el Banco en el país. El sistema integrado e-SIGEF instrumentaliza y estandariza la aplicación de estas normas en todo el aparato de gestión pública nacional. El MTOP gestionará la incorporación y/o actualización del proyecto de inversión para poder contar con las respectivas asignaciones presupuestarias y demás requisitos previos para concretar las contrataciones necesarias para el proyecto. El MTOP llevará el control y seguimiento integral de la ejecución presupuestaria a través de los sistemas disponibles de aplicación obligatoria para el sector público desarrollados por el MEF.
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	<p>Los desembolsos se realizarán de manera electrónica a través del Portal del Cliente.</p> <p>Para el manejo de los recursos del préstamo, se contará con una cuenta bancaria en dólares exclusiva en el Banco Central del Ecuador (BCE), en donde se desembolsarán los fondos provenientes del financiamiento. De allí se transferirán el mismo día a la Cuenta Única del Tesoro, de donde se realizarán los pagos del proyecto y se registrarán en el sistema e-SIGEF.</p> <p>El Banco realizará anticipos en dólares con base en las necesidades reales de liquidez del proyecto, conforme al plan financiero y flujo de caja, para un período máximo de seis meses. El MTOP preparará las solicitudes de desembolso y rendirá cuentas según lo establecido en la OP-273-12 o sus actualizaciones. Con</p>

		<p>excepción del primer anticipo, se deberá justificar como mínimo el 80% del total de los saldos acumulados pendientes de justificación.</p> <p>La revisión de la documentación soporte de los pagos efectuados es realizada en forma ex post al uso de los recursos por parte del Banco y/o los auditores externos.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes</p>	<p>Las normas de contabilidad que se seguirán serán las normas gubernamentales de contabilidad, que convergen hacia las NICSP. La moneda de curso legal y de reporte den Ecuador es el dólar de Estados Unidos de Norteamérica (USD).</p> <p>El MTOP utiliza el Sistema de Administración Financiera (e-SIGEF) que integra los procesos de: (i) presupuesto para la ejecución del gasto; (ii) contabilidad para el registro contable de las transacciones por el método de devengado; y (iii) tesorería para efectuar pagos a proveedores y contratistas.</p> <p>La contabilidad del proyecto se registrará en el e-SIGEF. Sin embargo, los estados financieros del proyecto, que deben seguir el método de caja, no se generarán automáticamente a través de este sistema. El MTOP elaborará mensualmente en forma manual los estados financieros del proyecto, basándose en los informes contables generados por el e-SIGEF. Los estados financieros del proyecto son el Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados y el Estado de Inversiones Acumuladas y sus notas.</p> <p>Como complemento a las políticas y guías aplicables a la operación se utilizará el ROP con la definición documentada de flujos de trabajo y controles internos.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Control Interno y auditoría interna</p>	<p>La Constitución de la República del Ecuador establece que la Contraloría General del Estado (CGE) es la máxima autoridad de control gubernamental y auditoría de la gestión pública. Como parte de dicho sector, el MTOP cuenta con un área de auditoría interna propia que depende directamente de la CGE y trabajan de manera independiente para efectos de control externo.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Control externo e Informes financieros</p>	<p>La CGE tiene la facultad de realizar auditorías a las entidades del sector público y puede realizar auditoría a la ejecución de los proyectos financiados por la Banca Multilateral de acuerdo con la programación del Plan Anual de Auditorías. La auditoría del proyecto será efectuada por una firma de auditoría independiente aceptable al Banco, de acuerdo con los requerimientos del BID (OP-273-12 o su versión vigente). La firma será contratada por el MTOP, sobre la base de términos de referencia previamente acordados con el BID, y la misma podrá ser financiada con recursos del financiamiento. La contratación de la firma de auditoría se realizará a más tardar el 31 de agosto del año a ser auditado y es altamente recomendable, que se realice un solo proceso de contratación para toda la ejecución del proyecto hasta el cierre. Durante la ejecución, los Estados Financieros Auditados se presentarán anualmente, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada ejercicio económico, o de la fecha del último desembolso o sus extensiones para la auditoría final.</p> <p>Adicionalmente, el BID podrá requerir reportes o estados financieros auditados o no auditados relacionados con el proyecto cuando lo estime necesario.</p> <p>No existe una política nacional de revelación pública de los informes de auditoría; sin embargo, la CGE emite el informe de aprobación del examen especial en el término de 180 días según el Art. 56 de la LOCGE en el portal web institucional de</p>

		la CGE. Según la política de acceso y divulgación de información vigente del Banco, se deberá publicar en los sistemas del Banco los estados financieros auditados del proyecto.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de la operación	El especialista financiero del Banco llevará a cabo, como mínimo, una revisión “in situ” anualmente y revisiones de “escritorio” sobre los Estados Financieros Auditados (EFA). El auditor verificará que los recursos se ejecuten, según las normas y políticas del Banco, en materia fiduciaria y condiciones estipuladas en el ROP. Las visitas de supervisión fiduciaria en gestión financiera incluirán la verificación de los arreglos fiduciarios utilizados para la administración del proyecto, y el seguimiento a la implementación de las recomendaciones emitidas por la Firma de Auditoría Independiente (FAI) cuando aplique.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/_/24

Ecuador. Préstamo ____/OC-EC a la República del Ecuador. Proyecto de Integración Fronteriza – Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa, Provincia Zamora Chinchipe

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República del Ecuador, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Proyecto de Integración Fronteriza – Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa, Provincia Zamora Chinchipe. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$150.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Términos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ___ de _____ de 2024)