

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)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Jean Pol Armijos (TSP/CEC), Jefe de Equipo; Hori Tsuneki (CSD/RND), Sandra Corcuera (INT/TIN), Rafael Capristán, (TSP/CPE), Jefes de Equipo Alternos; Ernesto Monter, Mauricio Bayona, Vanessa Ferro y Adriana Paredes, (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 (FMP/CEC); y Juan Carlos Brito (CAN/CEC).

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

PERFIL DE PROYECTO

ECUADOR

I. DATOS BÁSICOS

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

Número de Proyecto: EC-L1295

Equipo de Proyecto: Jean Pol Armijos (TSP/CEC), Jefe de Equipo; Hori Tsuneki (CSD/RND), Sandra Corcuera (INT/TIN), Rafael Capristán, (TSP/CPE), Jefes de Equipo Alternos; Ernesto Monter, Mauricio Bayona, Vanessa Ferro y Adriana Paredes, (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 (FMP/CEC); y Juan Carlos Brito (CAN/CEC).

Prestatario: República del Ecuador

Organismo Ejecutor: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOB)

Plan Financiero:	BID – Capital Ordinario	US\$ 150.000.000
	(CO):	
	Local:	US\$ 0.00
	Total:	US\$ 150.000.000

Marco de Política Ambiental y Social:	Normas de	NDAS1, NDAS2, NDAS3, NDAS4,
	Desempeño:	NDAS5, NDAS6, NDAS8, NDAS9 y NDAS10
	Clasificación:	A

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1. **Antecedentes.** Ecuador y Perú continuamente han buscado mejorar la integración regional, orientándola a incrementar la conectividad y cooperación binacional, y mejorar la calidad de vida de sus poblaciones fronterizas. El Acta Presidencial de Brasilia del 26 de octubre de 1998 (Acuerdo de Paz), que define el Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, estructurado con base al Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza (PBDRF), ha apoyado esta estrategia de integración. El PBDRF incluye varios programas, destacando el Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva, que incluye cinco proyectos de interconexión

vial denominados ejes viales¹, que suman 2.176 km y cuyo objetivo es promover la conectividad, facilitando la integración y el intercambio comercial.

- 2.2. **Compromisos del Acuerdo de Paz.** En el marco del Acuerdo de Paz, Ecuador y Perú han destacado en varios encuentros presidenciales y Planes de Acción la importancia de completar la construcción de los ejes viales. Estos ejes son cruciales para mejorar el flujo transfronterizo de personas y mercancías, fortaleciendo la integración territorial al conectar zonas rurales aisladas y mejorar su accesibilidad a centros urbanos. Ecuador ha cumplido sus compromisos del acuerdo, salvo en el Eje Vial 4 de longitud total de 690 km (Figura 1), donde 52 km del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa (Figura 2) aún no han sido intervenidos. Por su parte, Perú completó el Eje Vial 4 desde Saramiriza hasta La Balsa (486 km) con una carretera asfaltada hasta el puente de integración fronterizo.
- 2.3. **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 la zona norte de Perú², permitiendo el acceso al río Amazonas y a la costa peruana en la zona de Piura, incluyendo la conexión con el Puerto de Paita. Este eje tiene el potencial de convertirse en articulador del desarrollo de la zona fronteriza impulsando la mejora en la integración comercial entre los países³. Desde el punto de vista estratégico, facilitará el tránsito de personas y mercancías fortaleciendo la integración territorial regional con intercambios binacionales⁴ y priorizando la accesibilidad de zonas rurales en situación de aislamiento hasta centros urbanos⁵. La culminación del eje impactará positivamente en las principales actividades económicas de la zona relacionadas con la agricultura, ganadería, servicios, turismo y comercio. Las principales oportunidades identificadas del proyecto se podrían dar como fruto de coordinación de las ventajas competitivas en café y cacao, coordinación de circuitos turísticos, especialización en provisión de servicios en ciudades como Loja e incorporación de zonas remotas al comercio internacional.

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

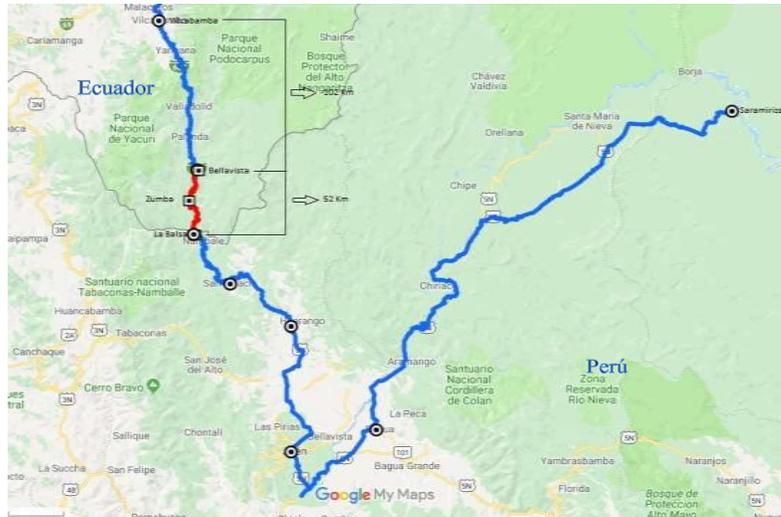
² Esta zona comprende las ciudades de: Namballe-Jaén-Bagua-Santa María de Nieva-Saramiriza.

³ Actualmente, el comercio exterior para ambos países como porcentaje del total de su economía a partir de los intercambios comerciales no son representativos para ninguna de las dos economías y están en declive. Entre 2013 y 2017, el intercambio comercial entre los dos países se redujo en 61%, por lo que una rehabilitación de este eje dinamizaría el intercambio fronterizo al mejorar la conectividad y reducir los costos de transporte.

⁴ 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 muy marcada, así como con potencial turístico junto a Cajamarca.

⁵ Existen poblaciones rurales aisladas en el Cantón Chinchipe con una población de aproximadamente 10 mil habitantes.

Figura 1. Eje Vial 4 - Ecuador y Perú



Fuente: Equipo de proyecto.

Figura 2. Tramo Bellavista – Zumba – La Balsa



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

2.4. **Contexto socioeconómico y accesibilidad a servicios básicos.** En el entorno rural de Ecuador la pobreza alcanza al 42,2%; mientras que en la provincia de Zamora Chinchipe se presentan mayores niveles de pobreza llegando hasta el 46,1%⁶. La población rural del país cuenta con un limitado acceso a servicios sociales de salud y educación. Los niveles de accesibilidad rural son determinados principalmente según el tiempo de viaje requerido para llegar a estos servicios. En cuanto a salud, solo el 48,8% de la población rural tiene una accesibilidad

⁶ Portal Geosalud, [Ministerio de Inclusión Económica y Social](#).

elevada⁷ a servicios de salud de cualquier tipo⁸. En la zona del proyecto solamente existe acceso al tipo A de atención básica y principal. Respecto a educación, solo el 39,2% de la población rural nacional tiene accesibilidad elevada a servicios de educación en general⁹, y tiene limitado acceso a niveles de educación superiores a la instrucción básica primaria. Desde Zumba con una población de cerca de 7500 habitantes, hasta el hospital público tipo C (hospital primario con atención permanente) y la universidad más cercanos, ubicados en la ciudad de Loja presenta un tiempo de viaje superior a 4 horas.

- 2.5. **Situación actual de tramo Bellavista-Zumba-La Balsa.** El mal estado¹⁰ de la vía Bellavista-Zumba-La Balsa, afecta negativamente el desempeño de las actividades de transporte de carga y de pasajeros, con un deficiente nivel de servicio¹¹, bajos volúmenes de tránsito y altos tiempos de viaje. La baja transitabilidad de la vía es un desincentivo para que potenciales usuarios realicen sus viajes, puesto que se exponen al daño de sus vehículos, riesgos de seguridad personal y daños en la mercadería transportada, afectando negativamente los intercambios regionales y binacionales. Adicionalmente, la vía es altamente susceptible a deslizamientos¹², por efecto combinado de características topográficas en un relieve montañoso, cortes considerables de taludes e intensas precipitaciones.
- 2.6. **Movilidad segura.** De acuerdo con información del MTOP, hasta el 2020 se reportaban dos siniestros fatales en promedio anual. A nivel nacional, Ecuador tiene una tasa comparativamente alta de siniestros viales en la región y la seguridad es un tema de recurrente preocupación para las autoridades. La última tasa de mortalidad reportada en el país a la Organización Mundial de la Salud (OMS) es de 23 por cada cien mil habitantes en 2022, lo que posiciona al país como tercero con la tasa de mortalidad más alta en la región, después de Haití y República Dominicana¹³. Según la auditoría de seguridad vial realizada en el Proyecto en 2022, se han identificado propuestas de mejora relacionadas con el mejoramiento de la sección transversal, acceso a predios, radios de curvatura, propuesta de adecuación de infraestructura segura para a escuelas y lugares de encuentro, tratamiento de intersecciones, señalización, y consideración de

⁷ Nivel de accesibilidad: elevada (entre 0 y 15 min); moderada (entre 15 min y 1 hora); y reducida (entre 1 a 6 horas). Equipo de Cartografía Temática para Ecuador, SIG Tierras. Levantamiento de cartografía. Accesibilidad a infraestructura social (Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, 2016).

⁸ 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).

⁹ Incluye unidades educativas (tanto escuelas como colegios) y centros de educación técnica.

¹⁰ Se estima que el Índice de Rugosidad Internacional (IRI) es >20 m/km.

¹¹ Circulan menos de 500 vehículos por día. El tiempo de recorrido para 52 km es de más de tres horas y 45 minutos.

¹² La carretera presenta un promedio de 250 eventos adversos de deslizamientos al año. Habilitar el paso frente a estos eventos toma 8 horas. Debido a estos eventos, se generan pérdidas directas por aproximadamente de US\$2.0 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 en la vía. [Análisis de la inversión pública para la reducción de riesgo de desastres: evaluación del riesgo de deslizamiento en el sector vial y posibles medidas para la mitigación del riesgo -Estudio de caso en Ecuador](#) (BID, 2022).

¹³ OMS, 2022.

usuarios vulnerables, los cuales serán tomados en cuenta para la construcción de la vía.

- 2.7. **Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF)¹⁴.** El Proyecto se complementará a futuro con servicios de control de personas, equipajes, mercancías y vehículos del CEBAF en La Balsa¹⁵. Entre los beneficios del control cabe destacar 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.
- 2.8. **La Gobernanza de la gestión vial y desafíos del sector.** El desarrollo y mantenimiento de la Red Vial Estatal (RVE) está a cargo del MTOP. Este ministerio tiene experiencia en la gestión del activo vial. El estado de la RVE es aceptable¹⁶, el desempeño del MTOP moderadamente satisfactorio¹⁷ y el manejo de contratos de mantenimiento por resultados se realiza de forma recurrente con varias fuentes¹⁸. Sin embargo, en términos generales persiste el desafío de contar con recursos para el mantenimiento y necesidades de fortalecimiento técnico para generar capacidades de gestión de riesgos de desastres y contribuir a la mejora de la resiliencia de la RVE. En un estudio del BID¹⁹, se identificó algunas medidas para mejorar la resiliencia de la RVE, desde aspectos de política pública, aspectos normativos y acciones concretas. Siendo las afectaciones por deslizamientos de tierra un tema crítico y recurrente en la vialidad del país, agravado por lluvias frecuentes e intensas, es importante generar experiencia en el MTOP en el manejo de Sistemas de Alerta Temprana (SAT) que permitan atender de manera apropiada los riesgos residuales de este tipo de desastres. Actualmente, no se cuenta con ningún SAT enfocado en carreteras y el proyecto piloto planteado permitirá desarrollar la práctica de la gestión de riesgos de desastres de forma escalable y replicable en toda la RVE.
- 2.9. **Género.** Prevalen brechas de género en el sector agrícola que es la principal actividad económica de la población del área de influencia del proyecto. En la zona rural del cantón Chinchipe, el 34,5% de trabajadores son mujeres²⁰. Un estudio de 2022 sobre la producción de café y cacao de la zona evidenció la baja participación de la mujer en puestos de liderazgo, participación en procesos

¹⁴ CEBAF es el conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del 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 colocado en territorio peruano y de acuerdo con el [Encuentro Presidencial y XVI Gabinete Binacional Ecuador – Perú del 2022](#) (artículo 26), Perú tiene como prioridad terminar su construcción.

¹⁵ Perú actualizará los estudios del CEBAF que será construido cuando el tramo vial en Ecuador termine.

¹⁶ La longitud de la RVE es de 9.824 km. El 95% está pavimentada. El 40,7% se encuentra en buen estado; 36,4% en estado regular y 22,9% en mal estado. De acuerdo con un estudio del 2018 del BID (Gagliardi y Suarez 2017), se requieren aproximadamente US\$200 millones/anuales de inversión en rehabilitación y mantenimiento para la conservación óptima de la red.

¹⁷ Informe de Terminación de Proyecto (PCR) del Primer Programa de Infraestructura Vial (2201/OC-EC), noviembre 2018.

¹⁸ El Banco de Desarrollo de América Latina CAF y el Banco Mundial BM mantienen créditos activos con el MTOP de proyectos con mantenimiento por resultados.

¹⁹ Estudio de Resiliencia para la Red Vial Estatal del Ecuador (AECOMO, 2019).

²⁰ [Censo de Población y Vivienda 2022](#). (INEC, 2023).

- productivos y en la tenencia de la tierra²¹. Es importante que los beneficios del proyecto vial se distribuyan por igual a hombres y mujeres. El Proyecto implementará un proceso de fortalecimiento de las capacidades productivas, comerciales, y organizativas de los productores de café y cacao con énfasis en el desarrollo del liderazgo femenino, la transformación de los estatutos de las asociaciones para promover mayor participación de las mujeres y agregación de valor a la producción lo que potenciará el impacto de la vía.
- 2.10. **Diversidad.** Según el Censo 2020, Ecuador tiene cerca de 1 millón personas que tienen dificultades funcionales permanentes. Según una encuesta realizada a 21 organizaciones de Personas con discapacidad (PCDs) en Ecuador por el Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA), la mayoría de estas organizaciones consideran que la accesibilidad sigue siendo una meta difícil de alcanzar. Un 26,1% indicó que no hay accesibilidad al transporte, lugares públicos e infraestructura, y un 60,9% la describieron como muy deficiente. Las PcDs visuales, auditivas e intelectuales son las más afectadas en este aspecto, lo que dificulta su plena participación en la vida diaria y la consecución de su autonomía e independencia. En áreas rurales, la información disponible es limitada o casi inexistente, ya que el acceso está condicionado por la disponibilidad de internet, dispositivos móviles y habilidades tecnológicas, recursos que no siempre están al alcance²². Uno de los principios de la Estrategia Nacional de Movilidad Segura es que la infraestructura debe adaptarse a las necesidades de los usuarios, bajo el concepto de Sistema Seguro²³. En el paso por centros poblados, la vía incorporará de acuerdo con las recomendaciones de la auditoría de seguridad vial del proyecto²⁴, infraestructura adecuada para peatones bajo criterios de accesibilidad universal y estacionamiento apropiados para buses interurbanos.
- 2.11. **Estrategia del Gobierno de Ecuador.** El Proyecto es consistente con el Objetivo 8 del Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025²⁵, 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 y mercancías de manera sostenible, oportuna y segura. Dentro de este Plan, la meta 8.6 plantea mejorar el estado de la RVE. A su vez, la operación se alinea con el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Ecuador – Perú, al dar cumplimiento con la construcción del Eje Vial 4.
- 2.12. **Alineación estratégica.** 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

²¹ "De los 204 socios, 33 eran mujeres. Participar en estos espacios es complejo ya los requisitos de ser socio incluyen ser dueños de la propiedad, que generalmente se hereda a los hijos hombres." *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 No. 4 carretera Bellavista – Zumba – La Balsa, provincia de Zamora Chinchipe – Ecuador* (UTPL, 2022).

²² [UNFPA, 2023.](#)

²³ [ES-Segura Estrategia Nacional de Movilidad Segura](#), Eje Estratégico de Vías Más Seguras (MTOPI, 2023).

²⁴ Auditoría de Seguridad Vial Proyecto Eje Vial IV Bellavista-Zumba-La Balsa. (Hidalgo Vázquez, 2022).

²⁵ [Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025.](#)

- (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 y logística 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. Adicionalmente, el Proyecto es consistente con el Programa Amazonía Siempre del Grupo BID y se alinea con el pilar de infraestructura sostenible y conectividad dado que el proyecto tiene medidas para mejorar la resiliencia y sostenibilidad del proyecto del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa, así como mejorar la conectividad de poblaciones aisladas.
- 2.13. El proyecto se alinea con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) y es consistente con los objetivos de: (i) abordar el Cambio Climático (CC) al ajustar el diseño de terraplenes, puentes, drenajes y alcantarillas, de forma que se reduzcan los posibles impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura; y (ii) impulsar un crecimiento regional sostenible, mediante la provisión de infraestructura de transporte en un 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) desarrollo productivo e innovación por medio del sector privado; (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; y (v) integración regional. Además, es consistente con: (i) la 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).
- 2.14. **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 en la vía Bellavista-Zumba-La Balsa; y (ii) mejorar la accesibilidad de las poblaciones fronterizas a servicios de salud y educación.
- 2.15. **Componente 1. Obras civiles, supervisión y mantenimiento (US\$146,7 millones).** Este componente financiará: (i) el mejoramiento del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa de 52 km incluyendo medidas de ingeniería para reducción del riesgo de deslizamientos, que corresponden a la rehabilitación de la vía existente en 31 km, y a la construcción de 21 km de variantes entre Progreso, Isimanchi, Zumba y El Chorro; (ii) supervisión de la obra; (iii) mantenimiento por un periodo de 2 años²⁶; y (iv) reajustes de precios y contingencias de la obra. El componente incluye costo de expropiaciones y medidas de acción ambientales y sociales.

²⁶ El Banco financiará el mantenimiento por resultados del Eje vial 4, por el periodo ejecución del préstamo hasta un máximo de 2 años dentro del plazo de contrato de crédito. Sin embargo, el MTOP generará un contrato de mantenimiento por resultados hasta un periodo de 5 años luego de la ejecución de la obra principal, cubriendo lo que exceda el plazo del contrato de crédito con fondos fiscales.

- 2.16. **Componente 2. Gestión de riesgos de desastres por deslizamientos y temas transversales de género y diversidad (US\$2,2 millones).** Este componente fortalecerá la capacidad técnica del MTOP en materia de gestión del riesgo de desastres y la capacidad de atención a las necesidades de género y diversidad. Se centrará en particular en la implementación de tecnologías y medidas innovadoras en las actividades prioritarias de reducción del riesgo de desastres por deslizamientos, así como acciones prioritarias para reducir las brechas de género y diversidad. Las actividades seleccionadas en el marco de este componente serán replicable y escalable para mejorar la resiliencia de la RVE sobre la base de lecciones aprendidas. Las actividades principales de este componente se enfocarán en servicios de consultoría y la adquisición de bienes para puesta en marcha del piloto, que serán: (i) implementación del Sistema de Alerta Temprana (SAT)²⁷ para usuarios de la infraestructura vial, este sistema será accesible para PcD²⁸; (ii) estudio de eficiencia y utilidad de infraestructura verde o híbrida para reducir el riesgo de deslizamientos en la vial; (iii) estudio de factibilidad y propuesta de diseño final de obras de mitigación del riesgo de deslizamientos en el tramo Vilcabamba – Bellavista; y (iv) proceso de fortalecimiento de las capacidades técnicas en procesos productivos, comerciales y de liderazgo de mujeres productoras de cacao y café ubicadas en el eje, incluyendo prácticas de agricultura climáticamente inteligente y pasantías en el sector de la construcción con enfoque de género en empleos no tradicionales.
- 2.17. **Costos administrativos. Auditoría, administración, evaluaciones y otros (US\$1,1 millones).** Este componente financiará auditorías, equipo de gestión, y evaluación del proyecto.
- 2.18. **Beneficios del Proyecto.** Los beneficios de la integración regional fronteriza serán para las zonas de la sierra central sur del Ecuador y la región norte de Perú, que se conecta con el eje Amazonas norte. 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.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1. **Modalidad de financiamiento y Organismo Ejecutor (OE).** La operación cumple con los lineamientos de las guías operativas para préstamo de inversión específica (PR-201), dado que es una operación con alcance totalmente definido cuyos componentes no se pueden dividir sin afectar su lógica²⁹. El plazo de desembolso de proyecto se contempla de 5 años. 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

²⁷ En Ecuador, el fortalecimiento del Sistema Nacional de Alerta Temprana se está llevando a cabo a través del proyecto de préstamo EC-L1285; el área de implementación seleccionada para EC-L1285 no se solapa con este proyecto. En cualquier caso, los aprendizajes sobre SAT de EC-L1285 serán compartidos con el MTOP. La Secretaría de Gestión del Riesgo (SGR), el organismo ejecutor del EC-L1285, participaría como observador en el presente proyecto.

²⁸ En el sistema de alerta temprana se incluirán diversas alternativas de comunicación auditiva, visual y con accesibilidad web [WCAG 2.0](#).

²⁹ La operación es un tripe booking con INT y RND.

amplia experiencia en estos ámbitos. El proyecto prevé la conformación de una Unidad Ejecutora con dedicación exclusiva.

- 3.2. **Experiencia del MTOP con el BID.** El MTOP ha tenido experiencia satisfactoria en el pasado en ejecución de proyectos con el Banco en Ecuador, entre ellos: (i) Primer Programa de Infraestructura y Conservación Vial (2201/OC-EC Año)³⁰ por US\$350 millones; y (ii) Programa de Emergencia para Respuesta Inmediata (3751/OC-EC). Es importante señalar que el Proyecto objeto de este crédito fue previamente aprobado por el directorio del BID en diciembre 2019, como RG-L1132; sin embargo, este no llegó a suscribirse. En 2022, el MTOP decidió que el proyecto se ejecutaría a través de un convenio con una empresa pública del Gobierno Provincial de Zamora Chinchipe³¹. En 2024, el Gobierno de Ecuador solicitó al BID preparar un nuevo crédito tomando en cuenta la importancia del proyecto y que el convenio con el gobierno provincial no prosperó³². Durante la preparación del préstamo se usará la Plataforma de Análisis de Capacidad Institucional (PACI) para determinar la capacidad del ejecutor, considerando que el MTOP no ha tenido experiencia en implementación de proyectos con el Banco en los últimos 5 años. A partir de los resultados de la PACI, se desarrollará e implementará un plan de acompañamiento y fortalecimiento institucional al MTOP.
- 3.3. **Aspectos técnicos.** La vía cuenta con un diseño definitivo aprobado por el MTOP en 2020. MTOP tiene previsto el iniciar el proceso de licitación una vez que cuente con el financiamiento de este proyecto. Los pliegos y el borrador del contrato se encuentran en preparación. Adicionalmente, el contrato de ejecución de la obra permitirá optimizaciones del diseño del MTOP. Se espera que la construcción de la vía sea compleja debido al relieve montañoso, ya que requiere un considerable movimiento de tierras y atraviesa una zona geológicamente susceptible a deslizamientos, especialmente en época lluviosa. El mantenimiento de la vía será importante para asegurar su sostenibilidad.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1. Este proyecto se realizará de acuerdo con el nuevo Marco de Política Ambiental y Social del Banco (MPAS). La operación se clasifica como Categoría A por haberse identificado impactos negativos ambientales y sociales significativos asociados con la rehabilitación y construcción del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa; tales como: afectación por adquisición de tierras, reasentamiento involuntario, impactos a hábitat crítico e instalaciones conexas correspondientes a obras nuevas (*escombreras-greenfields*).
- 4.2. Durante la preparación de la operación, se realizarán: (i) un estudio complementario de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social existente, realizada en 2019 por el MTOP bajo las políticas operativas OP 703; (ii) la actualización del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y de todos los instrumentos socio ambientales. Asimismo, el organismo ejecutor deberá contar con un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS).

³⁰ El proyecto fue evaluado como exitoso de acuerdo con la clasificación de efectividad del desarrollo del [Informe de Cierre del Proyecto](#) (BID, 2019).

³¹ MTOP, Oficio Nro. MTOP-DVIT-22-457-OF el 25 de julio de 2022.

³² Ministerio de Economía y Finanzas, Oficio Nro. MEF-MEF-2024-0001-O del 2 de enero de 2024.

- 4.3. Se califica la operación como de riesgo ambiental y social alto debido a los riesgos contextuales y de desempeño de construir y operar obras en hábitats críticos y en comunidades remotas de difícil acceso.
- 4.4. El riesgo de desastre y cambio climático se clasifica como alto debido a los riesgos de inundaciones y a la alta exposición a deslizamientos que pueden incrementarse debido a los efectos del cambio climático.
- 4.5. Para cumplir con los requisitos aplicables del MPAS, el Organismo Ejecutor deberá actualizar los instrumentos antes indicados, así como realizar las consultas públicas antes de la aprobación de la operación en el Directorio del Banco.
- 4.6. Las adquisiciones seguirán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15). La gestión financiera del programa se realizará conforme a la Guía de gestión financiera para proyectos financiados por el BID (OP-273-6). No se han identificado, hasta ahora, excepciones a las políticas del Banco, adquisiciones anticipadas, financiamiento retroactivo o reconocimiento de gastos.
- 4.7. **Otros riesgos.** Durante el análisis inicial del Proyecto se identificaron seis riesgos, dos de nivel de riesgo medio-alto relacionados a entorno político y salvaguardas ambientales y sociales, y cuatro de nivel de riesgo medio-bajo, relacionados con diseño técnico, estructura organizativa y sostenibilidad. La debida diligencia para el análisis y plan de respuesta de estos riesgos se realizará en el POD. El registro de estos riesgos se incluye en el Apéndice II.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1. El Anexo V detalla los costos y el cronograma para la preparación de la operación. Se estima la presentación del Borrador de Propuesta de Préstamo (DLP) por parte del Comité de Políticas Operativas (OPC) en septiembre de 2024. Se estiman necesarios US\$120.950 del presupuesto administrativo del Banco para culminar el proceso de preparación de la operación.

CONFIDENCIAL

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



E&S Screening Filter

Operation Information

Operation Name	
Border Integration Project - Axis Road No. 4 Bellavista-Zumba-La Balza Zamora-Chinchipe Province	
Operation Number	EC-L1295

Operation Details

Organizational Unit	IDB Sector/Subsector
INE/TSP	TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY
Type of Operation & Modality	Original IDB Amount
LON / ESP	\$150,000,000.00
Executing Agency	Borrower
EC-MTOP	REPUBLICA DE ECUADOR
ESG Primary Team Member	Team Leader
Julio Andres Rojas Lara	Jean Pol Armijos Leray
Toolkit Completion Date	Author
04/04/2024	Correa Idrobo Nahima
Applicable ESPs with requirements	
ESPS 1; ESPS 2; ESPS 3; ESPS 4; ESPS 5; ESPS 6; ESPS 9; ESPS 10	

Operation E&S Classification Summary

Environmental and Social Impact Categorization (ESIC)	A
Disaster and Climate Change Risk Classification (DCCRC)	High
Environmental and Social Risk Rating (ESRR)	High

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

The operation will not have direct impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The operation will not have significant indirect and/or cumulative impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The Executing Agency or other relevant entity (in relation to the operation) has a proven track record to respect and protect the fundamental principles and rights of workers (including fair treatment,



E&S Screening Filter

commitment to non-discrimination, equal opportunity, protection of workers including workers in vulnerable situations, work accommodations, migrant workers' rights, collective bargaining and rights of association) and compliance with national employment and labor laws.

The operation will not result in the direct loss of employment (i.e. retrenchment).

The operation will not result in the indirect and/or cumulative loss of employment (i.e. retrenchment).

The Borrower will prepare and operate a Grievance Redress Mechanism for all workers (direct and contracted).

The operation will promote a sustainable use of resources including energy, water and raw materials.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation is considering alternatives to implement technically and financially feasible and cost-effective options to avoid or minimize project-related GHG emissions during the design and operation of the project.

The operation has no exposure to climate transition risks related with a loss of value of a project driven by the transition to a lower-carbon economy, result from extensive policy, legal, technology, and/or market changes to address climate change.

The project will not directly affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

The project will not indirectly-cumulatively affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

There is no potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to directly result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

There is no potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to indirectly-cumulatively result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

The project's direct impacts on priority ecosystem services will not result in adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.



E&S Screening Filter

The project's indirect and/or cumulative impacts on priority ecosystem services will not result in adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

There is no potential direct impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

There is no potential indirect and/or cumulative impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

The operation doesn't have the potential, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively convert or degrade natural habitat.

The operation doesn't have the direct potential to implement project activities in critical natural habitat.

The operation doesn't have the indirect and/or cumulative potential, including through the supply chain, to implement project activities in critical natural habitat.

The operation is not expected to directly impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The operation is not expected, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The project will not directly introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project will not indirectly-cumulatively, including through the supply chain, introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project is not likely to adversely directly impact ecosystem services.

The project is not likely to adversely indirectly-cumulatively, including through the supply chain, impact ecosystem services.

The project is not expected to cause adverse direct impact on Indigenous Peoples. FPIC is required when there will be (i) impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; (ii) Relocation of Indigenous Peoples from lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; or (iii) significant impact on Cultural Heritage.

The project is not expected to cause adverse indirect/cumulative impact on Indigenous Peoples.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by direct project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by indirect/cumulative project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

The project doesn't have the potential to cause adverse direct impacts on Indigenous Peoples who live in



E&S Screening Filter

isolation and initial contact.

The project doesn't have the potential to cause adverse indirect and/or cumulative impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project is not expected to directly damage or negatively impact cultural heritage.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact cultural heritage.

The project is not expected to directly damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project will not deal with a subject matter and/or be implemented in an area where the manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation of stakeholders has been documented.

ESPS 1 - Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts

The Executing Agency will conduct an Environmental and Social Assessment (ESA) or Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) process for the project during preparation.

The Executing Agency will prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation as defined under ESPS 1.

The Borrower/Executing Agency's has good organizational capacity and competency for managing environmental and social issues.

The project will involve Associated Facilities and/or cumulative impacts that will lead to significant risks or impacts.

There are high levels of contextual risks associated with the project (e.g. political instability, oppression of communities, armed forces in the project area).

ESPS 2 - Labor and Working Conditions

The Executing Agency will prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation with specific elements related to Labor and Working Conditions under ESPS 2.

The operation has the potential to cause significant direct impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

The operation has the potential to cause moderate indirect and/or cumulative impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

ESPS 3 - Resource Efficiency and Pollution Prevention

The operation will have moderate direct adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will have moderate indirect and/or cumulative adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.



E&S Screening Filter

The operation will generate significant direct impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation will generate significant indirect and/or cumulative impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation is expected to or currently produce directly GHG emissions (more than 25,000 tons of CO₂ equivalent per year).

The operation is expected to or currently produce indirectly-cumulatively GHG emissions (more than 25,000 tons of CO₂ equivalent per year).

ESPS 4 - Community Health, Safety, and Security

There are significant direct health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

There are significant indirect and/or cumulative health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

There is significant potential for an emergency or unanticipated event to occur in the project area of influence that demands immediate action to prevent or reduce harm to people, property, and/or the environment.

Natural hazards, such as earthquakes, droughts, landslides, floods, wildfires, or others, including those caused or exacerbated by climate change, are likely to occur in the project area, and these may significantly impact the project, and/or the project may significantly exacerbate the risk from natural hazards to human life, property, and/or the environment.

ESPS 5 - Land Acquisition and Involuntary Resettlement

The project will lead to significant direct impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

The project will lead to significant indirect and/or cumulative impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

Vulnerable people may be disproportionately affected by significant direct impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.



E&S Screening Filter

Vulnerable people may be disproportionately affected by significant indirect and/or cumulative impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

ESPS 6 - Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources

The operation has the potential to significantly directly impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation has the potential, including through the supply chain, to minorly indirectly-cumulatively impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation has the potential to minorly directly convert or degrade natural habitat.

ESPS 9 - Gender Equality

The project will negatively moderately directly affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project will negatively moderately indirectly-cumulatively affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project will potentially lead to moderate direct risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

The project will potentially lead to minor indirect and/or cumulative risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

The project will potentially face direct barriers to equitable gender-based participation.

The project will potentially face indirect and/or cumulative barriers to equitable gender-based participation.

ESPS 10 - Stakeholder Engagement and Information Disclosure

The Borrower will prepare a stakeholder engagement framework/plan for the lifetime of the program (including the equal participation of women and men and also take into account Indigenous Peoples, vulnerable groups when relevant).

The Borrower will engage in meaningful consultations and engagement with stakeholders which is free of manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation.

The Borrower will operate a Grievance Redress Mechanism at the Project level (direct and contracted).

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

RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL INICIAL (IESRS)

08/05/2024

Este documento fue preparado por:
Julio Rojas Lara y Nahima Correa
con el apoyo del equipo del jefe de proyecto:
Jean Pol Armijos (INE /TSP)

Resumen de la Revisión Ambiental y Social inicial	
Datos de la operación	
Número de la operación	EC-L1295
Sector/Subsector del BID	INE/ TSP
Tipo y modalidad de la operación	Préstamo de Obras Específicas
Clasificación de impacto ambiental y social (ESIC)	A
Calificación de riesgo de ambiental y social (ESRR)	Alto
Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC)	Alto
Prestatario	República de Ecuador
Agencia Ejecutora (AE)	Ministerio de Transporte y Obras Publica (EC-MTOP)
Monto del préstamo BID (y costo total del proyecto)	\$150,000,000.00 (\$150,000,000.00)
Normas de desempeño con requerimientos	ESPS 1; ESPS 2; ESPS 3; ESPS 4; ESPS 5; ESPS 6; ESPS 9; ESPS 10
Resumen ejecutivo	
<p>De acuerdo con el Marco de Política Ambiental y Social del Banco, el Programa 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 (275 predios, donde se requerirá realizar procesos de expropiación, indemnización y pago por afectaciones), reasentamiento involuntario. Cabe indicar que, para el corredor vial de 52 km, se identificó que se debía realizar el reasentamiento físico de 22 hogares. Dicho análisis identificó dos (2) familias consideradas vulnerables. Igualmente, se identificaron 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 y la debida diligencia realizada por el BID en el año 2019 .</p> <p>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 Programa y, 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 la agencia ejecutora no cuenta con experiencia en la aplicación del MPAS.</p> <p>La Clasificación de Riesgo de Desastre y Cambio Climático del Programa es Alta teniendo en cuenta que el área de interés está expuesta a amenaza alta por deslizamientos, precipitación con cambio climático 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 numerosas estructuras de drenaje. Se cuenta con una evaluación cuantitativa de riesgo de desastres, con medidas estructurales y no estructurales para la reducción del riesgo, para lo cual se deberá indicar si estas medidas son suficientes o deberá realizarse un análisis adicional o complementario, y deberá analizar la potencial exacerbación del riesgo de desastres de las comunidades en el área de intervención.</p>	

A partir de la identificación de riesgos e impactos socioambientales, como parte del SGAS, MTOP establecerá un Programa de Preparación y Respuesta a Emergencias y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastres para las obras del Programa.

Es necesario precisar que, los diseños de ingeniería realizados en 2019 por el MTOP corresponden a los mismos a ser utilizados en la preparación de este Programa. En consecuencia, el Organismo Ejecutor deberá actualizar el Estudio de Impacto Ambiental y Social, Plan de Gestión Ambiental y Social, Plan de Reasentamiento Involuntario, Evaluación de impactos sobre hábitat natural crítico y su Plan de Acción de Biodiversidad, Evaluación de impactos indirectos y acumulativos, Procedimiento de hallazgos fortuitos y el Plan de Comunicación y Relaciones Comunitarias. Asimismo, deberá realizar un nuevo proceso de consulta pública antes de la aprobación de la operación en el Directorio del Banco debido al tiempo transcurrido desde la consulta anterior. Los estudios complementarios se realizarán a través de una firma consultora contratada por el Banco para dar cumplimiento al Marco de Política Ambiental (MPAS) del BID. Asimismo, el Programa deberá contar con un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS). Se estima que los estudios complementarios serán publicados en la página del Banco en junio de 2024.

Descripción de la operación

El objetivo del Programa 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 en la vía Bellavista-Zumba-La Balsa; y (ii) mejorar la accesibilidad de las poblaciones fronterizas a servicios de salud y educación.

Componente 1. Obras civiles, supervisión y mantenimiento (US\$146,7 millones). Este componente financiará: (i) el mejoramiento del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa de 52 km incluyendo medidas de ingeniería para reducción del riesgo de deslizamientos, que corresponden a la rehabilitación de la vía existente en 31 km, y a la construcción de 21 km de variantes entre Progreso, Isimanchi, Zumba y El Chorro; (ii) supervisión de la obra; (iii) mantenimiento por un periodo de 2 años; y (iv) reajustes de precios y contingencias de la obra. El componente incluye costo de expropiaciones y medidas de acción ambientales y sociales.

1.3 **Componente 2. Gestión de riesgos de desastres por deslizamientos y temas transversales de género y diversidad (US\$2,2 millones).** Este componente fortalecerá la capacidad técnica del MTOP en materia de gestión del riesgo de desastres y la capacidad de atención a las necesidades de género y diversidad. Se centrará en particular en la implementación de tecnologías y medidas innovadoras en las actividades prioritarias de reducción del riesgo de desastres por deslizamientos, así como acciones prioritarias para reducir las brechas de género y diversidad. Las actividades seleccionadas en el marco de este componente serán replicable y escalable para mejorar la resiliencia de la RVE sobre la base de lecciones aprendidas. Las actividades principales de este componente se enfocarán en servicios de consultoría y la adquisición de bienes para puesta en marcha del piloto, que serán: (i) implementación del Sistema de Alerta Temprana (SAT) para usuarios de la infraestructura vial, este sistema será accesible para PcD ; (ii) estudio de eficiencia y utilidad de infraestructura verde o híbrida para reducir el riesgo de deslizamientos en la vial; (iii) estudio de factibilidad y propuesta de diseño final de obras de mitigación del riesgo de deslizamientos en el tramo Vilcabamba – Bellavista; y (iv) proceso de fortalecimiento de las capacidades técnicas en procesos productivos, comerciales y de liderazgo de mujeres productoras de cacao y café ubicadas en el eje, incluyendo prácticas de agricultura climáticamente inteligente y pasantías en el sector de la construcción con enfoque de género en empleos no tradicionales.

En la actualidad, la vía a ser intervenida en el componente I, Bellavista-Zumba-La Balsa, corresponde a caminos lastrados y de herradura y sin señalización vial, teniendo un desempeño precario para las actividades de transporte de carga y de pasajeros. Actualmente, presente bajos niveles de tránsito, altos tiempos de viaje y altos costos de operación vehicular debido a los mantenimientos que deben realizarse por los continuos deslizamientos en la zona.

De acuerdo con lo establecido por el MTOP, la baja transitabilidad de la vía es un desincentivo para que potenciales usuarios realicen sus viajes, puesto que se exponen al daño de sus vehículos, riesgos de seguridad personal y daños en la mercadería transportada afectando negativamente los intercambios regionales y binacionales. Asimismo, desincentiva el ecoturismo relacionado con avistamiento de aves, que se ha estado promoviendo en la región. La vía es altamente susceptible a deslizamientos, por efecto combinado de características topográficas en un relieve montañoso, cortes considerables de taludes, e intensas precipitaciones.

El mejoramiento de la vía implica mejorar las condiciones de transitabilidad con ampliación de esta hacia el lado del corte, considerando un diseño que cumple con las condiciones geométricas requeridas actualmente por la MTOP, para que 2 vehículos puedan transitar y, que comprende el asfaltado y la construcción de obras de arte, con lo que se espera aumentar la confiabilidad de los usuarios en los servicios de transporte.

El presente Programa fue preparado en el año 2019 de acuerdo con las políticas operacionales ambientales y sociales del BID (OP-703 y siguientes) y fue aprobado por el Directorio del Banco bajo dichas políticas. En su momento, fue concebido bajo una estrategia de integración regional entre Ecuador y Perú, orientada a incrementar la conectividad, la cooperación binacional y mejorar el nivel de vida de las poblaciones fronterizas. Dicho programa binacional de proyectos de infraestructura vial, incluía cinco proyectos de interconexión vial denominados ejes viales, que sumaban 2176 km. Ecuador cumplió con su compromiso, salvo en el eje vial 4 (longitud total de 690 km) donde 52 km corresponden al tramo Bellavista-Zumba-La Balsa, que se pretende intervenir bajo este programa y con el MPAS.

En la preparación de 2019, el Organismo Ejecutor dio cumplimiento logrando tener un EIAS, PGAS, PRI, Evaluación de impactos sobre hábitat natural crítico y su PAB, Evaluación de impactos indirectos y acumulativos, procedimiento de hallazgos fortuitos y un Plan de Comunicación y Relaciones Comunitarias, que cumplían de manera plena con las políticas ambientales y sociales del BID. Asimismo, es importante anotar que se hicieron las consultas públicas y en la página web del BID se publicaron los documentos ambientales y sociales finales. Dicha operación se preparó bajo el código RG-L1132 y todos los instrumentos ambientales y sociales enunciados están publicados en el siguiente link: <https://www.iadb.org/es/whats-our-impact/RG-L1132>

Del mismo modo, se ha verificado que, a la fecha, el Programa cuenta con una Licencia Ambiental vigente otorgada por el Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica en abril de 2019 y modificada en octubre de 2021.

El gobierno no llegó a firmar el contrato de préstamo y debido al tiempo transcurrido, la operación correspondiente fue cancelada. A finales del año 2023, el prestatario solicitó al Banco el presente préstamo y debido a ello se va a realizar la debida diligencia, teniendo en cuenta que la operación anterior se preparó en el año 2019 bajo las políticas operaciones del BID, del tiempo transcurrido y la necesidad de actualizar las líneas de bases ambiental y social, así como dar cumplimiento a los requerimientos adicionales que conlleva la preparación de las operaciones bajo el Marco de Política Ambiental y Social del BID.

Fundamentos de las clasificaciones/calificaciones

Clasificación de impacto ambiental y social	El Programa se clasifica como categoría A debido a que las actividades del componente I generarán impactos socioambientales negativos significativos, directos e irreversibles, como la afectación a los pobladores en el proceso de adquisición de tierras (275 predios, donde se requerirá realizar procesos de expropiación, indemnización y pago por afectaciones) y reasentamiento involuntario de 22 familias, de las cuales, se identificó 2 familias consideradas vulnerables; el paso de maquinarias, así como la afectación moderada de hábitats críticos (66,2 ha) y el uso de escombreras (453.100 m2) y construcción de tres variantes (25 km aproximadamente).
Calificación de riesgo ambiental y social	Es Alto por impactos directos si no se aplican los planes de gestión adecuadamente, ocurrencia de accidentes y fatalidades, posibles impactos a la biodiversidad. Los riesgos de contribución están los riesgos de migración, mayor tráfico y actividades adicionales como la minería. En riesgo contextual están desconfianza por parte de las comunidades debido a pasadas socializaciones y expectativa del desarrollo del Programa, y las elecciones presidenciales de febrero de 2025 que podría causar retrasos en su aprobación. Finalmente, el riesgo de desempeño está referido a que la Agencia Ejecutora no cuenta con experiencia en la aplicación del MPAS, y al reto de construir y operar obras en hábitats críticos y en comunidades remotas de difícil acceso.
Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático	La Clasificación de Riesgo de Desastre y Cambio Climático del Programa es Alta teniendo en cuenta que el área de interés está expuesta a amenaza alta por deslizamientos, precipitación con cambio climático 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 numerosas estructuras de drenaje. Se cuenta con una evaluación cuantitativa de riesgo de desastres, con medidas estructurales y no estructurales para la reducción del riesgo, para lo cual se deberá indicar si estas medidas son suficientes o deberá realizarse un análisis adicional o complementario, y deberá analizar la potencial exacerbación del riesgo de desastres de las comunidades en el área de intervención.
Uso del marco ambiental y social del prestatario	
	<i>No</i>
No se utilizará el marco ambiental y social del prestatario en esta Programa.	
¿Se aplica un enfoque de “framework approach”?	
	<i>No</i>
<i>No se aplica framework approach</i>	
¿La operación será cofinanciada o hay posibilidad de cofinanciación?	
	<i>No</i>
No habrá cofinanciamiento en el presente Programa.	
Normas de Desempeño Ambiental y Social con requerimientos para el proyecto propuesto	

NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales		Sí
<p>Actualmente, la Agencia Ejecutora no cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) específico para este Programa a través del que gestionen los aspectos socioambientales de las obras, motivo por el cual, la Agencia Ejecutora deberá desarrollar un SGAS para el Programa alineado con las NDAS 1 del MPAS.</p> <p>Este SGAS deberá comprender los siete elementos requeridos por la NDAS 1, con el fin de asegurar alineamiento entre el SGAS específico para el programa y los requerimientos establecidos en dicha norma, el cual, a su vez, permitirá gestionar los aspectos socioambientales de acuerdo con los requisitos de las NDAS 2 al 10. A continuación, los siete elementos:</p>		
Título de los contenidos	Descripción	
Marco Ambiental y Social Específico del Proyecto	A través del presente Marco, MTOP declara su compromiso de cumplir con las leyes y los reglamentos aplicables, incluidas las obligaciones aplicables contraídas por el país en el ámbito del derecho internacional y los principios de las Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS) del MPAS del Banco.	
Identificación de Riesgos e Impactos	<p>El MTOP en 2019, contaba con un procedimiento para la identificación y evaluación de riesgos ambientales y sociales que daba cumplimiento a los requerimientos de las políticas operativas del Banco.</p> <p>Se requiere que El EIAS y la evaluación de los impactos indirectos y acumulativos de las obras de 2019, sean actualizados en sus líneas base debido al tiempo transcurrido y, a su vez, identifiquen las brechas que puedan existir bajo los nuevos requerimientos del MPAS</p>	
Programas de Gestión	El Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) es el instrumento del SGAS a través del que se planifica la gestión y medidas de mitigación para abordar los riesgos e impactos ambientales y sociales identificados en el Programa de acuerdo con los requerimientos de las NDAS 1 al 10. Estos programas son mencionados más adelante en el presente documento. El MTOP cuenta con un PAB, un PRI y un Plan de relaciones comunitarias realizados en 2019, bajo las políticas operativas del Banco, por lo cual, deberán actualizarse para dar cumplimiento al MPAS.	
Competencia y Capacidad Organizativas	<p>El MTOP ha tenido experiencia en la ejecución de proyectos con el Banco en Ecuador, entre ellos: Primer Programa de Infraestructura y Conservación Vial (2201/OC-EC Año)¹ por US\$350 millones, y el Programa de Emergencia para Respuesta Inmediata (3751/OC-EC) bajo las políticas operativas del Banco.</p> <p>Es de resaltar que, el MTOP cuenta con un área de gestión ambiental y social y los profesionales técnicos, ambientales y sociales del que participaron en la preparación de la operación bajo las políticas operativas del Banco en 2019, continúan para la presente operación bajo el MPAS No obstante,</p>	

¹ El proyecto fue evaluado como exitoso de acuerdo con la clasificación de efectividad del desarrollo del [Informe de Cierre del Proyecto](#) (BID, 2019).

	<p>deberá fortalecer el equipo específico que será responsable de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del SGAS y los instrumentos socioambientales del Programa. También es importante anotar que, esta será su primer Programa bajo el MPAS.</p> <p>El SGAS deberá presentar la estructura organizativa indicando las funciones, responsabilidades y facultades de MTOP para su aplicación, también definirá los roles y responsabilidades entre MTOP, los contratistas, el Banco y los otros participantes del Programa.</p>
Preparación y Respuesta ante Situaciones de Emergencia	<p>A partir de la identificación de riesgos e impactos socioambientales, como parte del SGAS, MTOP establecerá un Programa de Preparación y Respuesta a Emergencias y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastres para las obras del Programa. El presente elemento además del contar con un Plan registrará las acciones donde se ejecute el plan, se verifiquen los simulacros, entre otros. Se verificará que el procedimiento de preparación y respuesta ante emergencias se enmarque en colaboración de aquellas terceras partes pertinentes y de los organismos y autoridades gubernamentales, a fin de estar preparados para responder de manera adecuada a situaciones accidentales y de emergencia vinculadas con el Programa. Lo anterior, con la finalidad de prevenir y mitigar cualquier perjuicio para las personas o el medio ambiente. Este apartado incluirá también la respuesta a los riesgos de desastre y cambio climático identificados en la sección NDAS 4 y será analizado a la luz del requerimiento del MPAS.</p>
Participación de las Partes Interesadas	<p>En el Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI) se definen los procesos de interacción con las partes (principios generales y una estrategia para identificar a las personas afectadas por el proyecto y otras partes interesadas relevantes, procesos de consulta, mecanismos de reclamos y de divulgación de la información). Este PPPI deberá ser implementado durante toda la vida del Programa. Teniendo en cuenta que en 2019 se elaboró un Plan de comunicación y relaciones comunitarias, se deberá actualizar para dar cumplimiento al MPAS. Igualmente, como parte de la debida diligencia, será evaluado el mecanismo de quejas y reclamos del ejecutor con que cuenta el Programa.</p>
Seguimiento y Evaluación	<p>MTOP será responsable de controlar y evaluar el progreso en la implementación del Programa y sus planes de gestión ambientales y sociales. El SGAS deberá definir indicadores de desempeño socioambiental, instrumentos para su debida evaluación (auditorias y evaluaciones críticas), así como la documentación del desempeño a través de informes periódicos. También deberá establecer las funciones y responsabilidades del equipo socioambiental asignado a la operación por parte de MTOP, durante la fase de ejecución.</p>

Como se comentó en la descripción del Programa, se espera durante la debida diligencia que una firma consultora contratada por TSP, elabore un Estudio de Impacto Ambiental y Social complementario (EIASc) actualizando las evaluaciones sociales y ambientales correspondientes al Programa, se actualicen las líneas de base ambientales y sociales, así como que se complementen con planes adicionales al EIAS y demás instrumentos realizados en 2019 bajo las políticas operativas (OP-703, OP-710, entre otras).

Dentro de los instrumentos a actualizar también se encuentran: el Plan de Acción de Biodiversidad, Plan de Reasentamiento, Evaluación de Impactos Indirectos y Acumulativos.

Para tal efecto, la firma consultora realizará un análisis de brechas a fin de garantizar que la complementación/actualización de los estudios ambientales y sociales aplicables al presente Programa se efectúen de conformidad con el MPAS, incluyendo un PPPI.

Los principales impactos y riesgos socioambientales negativos esperados y que constan en la EIAS a ser complementado son aquellos característicos de grandes obras de construcción (se detallan en las NDAS 2, 3, 5, 4 y 6).

Teniendo en cuenta la tipología de las intervenciones que estas obras y servicios que conllevan, al existir construcción de variantes y mejoramiento y rehabilitación de vías, se espera afectación en los hábitats modificados y críticos que colindan con éstas, así como afectación en viviendas instaladas en el derecho de vía a ser adquirido, y de terrenos que en este momento tienen uso agrícola (NDAS 5 y 6).

Debido a que las comunidades del área de influencia directa se dedican principalmente a la agricultura, se esperan impactos por flujo de trabajadores y riesgos asociados a inequidad de género, violencia sexual, entre otros; por lo que se deberán implementar medidas para prevenirlos. (NDAS 9).

El EIAS de 2019, deberá ser actualizado para que se incluyan medidas de mitigación de comprobada eficacia, acordes a las mejores prácticas internacionales, congruentes con la jerarquía de mitigación y con las disposiciones de las NDAS 1 a 10, las cuales, también deberán incluirse en los PGAS que serán actualizados.

Es importante indicar que el PGAS del año 2019 cuenta, entre otros, con los siguientes planes:

- Plan de prevención y mitigación impactos ambientales, emisiones de partículas, polvo, gases y ruido
- Plan de prevención y mitigación impactos ambientales, suelo
- Plan de prevención y mitigación impactos ambientales, agua
- Plan de prevención y mitigación impactos ambientales y sociales
- Plan de prevención y mitigación de impactos: instalación de campamentos, oficinas, mecánica
- Plan de prevención y mitigación de impactos: dotación y señalización temporal y definitiva
- Plan de manejo de desechos solidos
- Plan de manejo de escombros
- Plan de manejo de desechos líquidos
- Plan de comunicación y capacitación al personal.
- Plan de relaciones comunitarias.
- Plan de contingencias
- Plan de seguridad y salud ocupacional
- Plan de manejo del tránsito.
- Plan de monitoreo y seguimiento, seguimiento del PMA
- Plan de monitoreo y seguimiento, estabilización y revegetación de taludes

<ul style="list-style-type: none"> • Plan de rehabilitación de áreas afectada, reforestación Plan de cierre y abandono • Plan de biodiversidad, flora • Plan de biodiversidad, fauna <p>Todos estos planes de gestión ambiental y social establecen una estructura robusta para el manejo de impactos y riesgos ambientales y sociales identificados en el año 2019. Con el estudio de complementación/actualización se busca obtener un documento que contenga información actualizada al año 2024, así como complementar las evaluaciones correspondientes de conformidad con los requerimientos del MPAS, incluyendo el análisis de alternativas correspondiente, entre otros.</p>	
NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales	<i>Sí</i>
<p>Siendo el caso que la NDAS2 contiene aspectos que no estaban cubiertos en su totalidad bajo las OP, durante la debida diligencia se espera completar con lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La identificación de posibles peligros para los trabajadores, en especial los que puedan constituir una amenaza para su vida; • El establecimiento de medidas de prevención y protección, entre ellas la eliminación, sustitución o modificación de condiciones o sustancias peligrosas; • La capacitación de los trabajadores y el mantenimiento de registros al respecto; • El procedimiento para contar con la documentación y presentación de informes sobre accidentes, lesiones, enfermedades e incidentes ocupacionales; • Los arreglos para la prevención, preparación y respuesta en casos de emergencia de índole laboral; y • Medios de resarcimiento para impactos adversos tales como lesiones ocupacionales, muerte, discapacidad y enfermedad. <p>En tal sentido, bajo la presente NDAS, se deberá contar con un mecanismo de atención de quejas de trabajadores y un Plan de Gestión Laboral que incluya un código de conducta de trabajadores, el cual, deberá establecer sanciones y será divulgado a los trabajadores. Estos serán complementados y verificados durante la debida diligencia.</p> <p>Asimismo, durante la debida diligencia se verificará que no se presente el uso de trabajo infantil y forzado en la industria de construcción. Asimismo, se analizará la normativa nacional referente a este tema para determinar su alineación con la NDAS 2. . Durante la debida diligencia, se evaluarán los planes de salud y seguridad ocupacional de las obras para asegurar su conformidad con la NDAS 2.</p> <p>No se prevé la adquisición de paneles solares, hecho que se confirmará durante la debida diligencia.</p>	
NDAS-3. Uso eficiente de los recursos y prevención de la contaminación	<i>Sí</i>
<p>El mejoramiento y rehabilitación de las vías existentes y la construcción de las variantes implican el uso y generación de materiales peligrosos y residuos de construcción. Se generarán impactos por extracción de materias primas, manejo de plantas de asfalto, el establecimiento de campamentos temporales, la disposición de materiales de construcción y establecimiento de escombreras (depósitos de material excedente).</p> <p>Todas estas actividades pueden implicar impactos negativos ambientales sobre cuerpos de agua superficiales y subterráneos, así como sobre el suelo. El EIAS que se realizó bajo la OP-703 en 2019 y sus directrices permitieron la identificación de impactos ambientales y se ha verificado que los Planes del PGAS de 2019 cuentan con medidas para mitigar los mismos de acuerdo con la jerarquía de mitigación. No obstante, una vez obtenida la información actualizada al 2024, la consultoría realizará el análisis de</p>	

brechas pertinente para determinar que las medidas formuladas anteriormente estén alineadas con el MPAS o, en su defecto, complementarlas.

Por otro lado, no se prevé el uso de plaguicidas ni otro tipo de sustancias químicas para el control de la vegetación. La construcción generará polvo de manera local y temporal, emisiones vehiculares, ruido y vibraciones y contaminación de cuerpos de agua debido a la sedimentación, para las cuales, se deberá implementar medidas de acuerdo con la jerarquía de mitigación.

Durante la debida diligencia, se evaluarán cada uno de los planes del PGAS correspondientes al Uso eficiente de los recursos naturales y prevención de la contaminación que se desarrollen o se actualicen por la MTOP. Igualmente, se verificará que se haya elaborado un plan para el manejo de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y su conformidad con la NDAS 3 teniendo en consideración el análisis de alternativas considerando la mitigación de GEIs. Se estimarán en el ESRS final la cantidad de toneladas de CO₂ de GEI que serán emitidas durante la fase de construcción y operación.

NDAS-4. Salud y seguridad de la comunidad

Sí

La carretera está ubicada en zonas cercanas a centros poblados rurales medianamente consolidados, a saber: Bellavista, El Progreso, Zumba, La Balsa; por lo que existen riesgos que requieren mitigación, por ejemplo, el riesgo a accidentes por el paso de maquinaria pesada durante la construcción, el acceso a las construcciones y el manejo de tránsito en el área de influencia.

La mayoría de la población se dedica principalmente a la agricultura, por lo que la introducción de trabajadores foráneos en las comunidades puede presentar riesgos de exposición a enfermedades contagiosas. Se verificará durante la debida diligencia las prácticas con relación al uso de personal de seguridad en las instalaciones y se asegurará que los trabajadores del Programa cuenten con un código de conducta adecuado.

Durante la debida diligencia, se evaluarán los impactos y riesgos asociados con seguridad de la infraestructura, en caso también de desastres, la exposición de la comunidad a sustancias peligrosas, la exposición de la comunidad a riesgos de salud y vectores de enfermedades. Además, se evaluarán los planes de manejo de las obras para asegurar la conformidad con la NDAS 4.

En el marco del EIAS de 2019, se cuenta con planes de funcionamiento de maquinaria, almacenamiento de materiales áridos o pétreos, planes de transporte de materiales, plan de tránsito vinculado con cierre total o parcial de la vía, entre otros.

Preliminarmente se ha identificado como Alto el riesgo de desastres y cambio climático, en razón que el área de influencia está expuesta a amenaza moderada por sismo y amenaza alta por precipitación con cambio climático (finales de siglo), según el Screening App de ESG (ver Mapas 8 y 9, 8 Anexo A). Además, y de acuerdo con la nota técnica del BID (2022) “Análisis de Inversión Pública para la reducción del riesgo de desastres: Evaluación del Riesgo de deslizamiento en el sector vial y posibles medidas para la mitigación del riesgo – Estudio de caso en Ecuador” (<http://dx.doi.org/10.18235/0003916>), el área de interés está expuesta a amenaza sísmica, amenaza media y alta por deslizamientos y amenaza alta por avenidas torrenciales (descargas torrenciales) (ver Figura 8 Anexo A). En este mismo estudio, se presenta un análisis de lluvia, con series de precipitación con escenarios de cambio climático, considerando que el resultado es un insumo crítico como factor detonante para el análisis de inestabilidad del terreno y de descargas torrenciales (ver Mapas 10, 11 y 12, Anexo A).

La criticidad y vulnerabilidad es alta, con base en el gráfico de criticidad de vías de transporte, establecidos en la metodología de GRD del Banco: según las características físicas de las vías, la criticidad es alta por contar con numerosas estructuras de drenaje; criticidad alta ya la mayoría del trazado

presenta deslizamientos que pueden causar ruina en gran parte de la vía; y según el impacto negativo en servicios esenciales es de criticidad moderada, ya que los servicios esenciales son moderadamente accesibles tras una falla (ver Mapa 13, Anexo A). Considerando los niveles de amenaza identificados, la estimación de la criticidad y la vulnerabilidad de las intervenciones de infraestructura y los niveles de exacerbación del riesgo, una clasificación de riesgo de desastres y cambio climático Alta es adecuada para este proyecto.

La evaluación cuantitativa de riesgo de desastres indicado anteriormente cuenta con medidas estructurales y no estructurales para la reducción del riesgo de desastres, enfocado principalmente en el riesgo por deslizamiento. El ESRS, que deberá contener una narrativa del contexto de riesgo de desastre y cambio climático existente y esperado, deberá indicar si estas medidas son suficientes o deberá realizarse un análisis adicional o complementario, y deberá analizar la potencial exacerbación del riesgo de desastres de las comunidades en el área de intervención. En caso de que se identifiquen brechas durante la etapa de preparación de la operación y con base a la Narrativa de Riesgos, se desarrollarán análisis de riesgo de desastres detallados (ARD) y Plan de Gestión de Riesgo de Desastres (PGRD).

NDAS-5. Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario

Sí

De acuerdo con la EIAS existente y al Plan de Reasentamiento elaborado en el año 2019, para el mejoramiento y rehabilitación de las vías existentes, así como para la construcción de las variantes, se anticipa que serán necesario afectar a 275 predios, donde se requerirá realizar procesos de expropiación, indemnización y pago por afectaciones según corresponda. Lo anterior se confirmará una vez finalice el EIASc que actualmente se encuentra en desarrollo.

Cabe indicar que, para el corredor vial de 52 km, se identificó que se debía realizar el reasentamiento físico de 22 hogares. Dicho análisis identificó dos (2) familias consideradas vulnerables. El trazado fue diseñado para reducir al máximo los impactos sociales pertinentes a reasentamiento, de manera que, se enfoca en áreas ya intervenidas, procurando bordear las poblaciones. Esta información hace parte del Plan de Reasentamiento elaborado en 2019 bajo la OP- 710 y se encuentra en proceso de actualización tanto de la línea base como del instrumento en sí, para asegurar su alineamiento con la NDAS 5. Durante la debida diligencia se revisará dicho instrumento.

Teniendo en consideración la actualización del Plan de Reasentamiento se realizará un proceso específico de consulta con la población objeto de algún tipo de afectación, para lo cual, la agencia ejecutora contará con un mecanismo de atención de quejas y reclamos específicos con relación a los procesos de adquisición de tierras y reasentamiento involuntario.

NDAS-6. Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos

Sí

De acuerdo con la Evaluación de Impactos sobre Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad elaborados por la Agencia Ejecutora en 2019, bajo las antiguas políticas operativas del Banco, el trazado para el mejoramiento y rehabilitación de la vía existente y la construcción de las variantes, para el tramo 2 que comprende Bellavista-Zumba-La Balsa, y, minimiza el aumento de deforestación en el área de influencia. El área de Influencia (AI) del Proyecto (500 m a cada lado de la vía propuesta), evaluado por el EIAS de 2019, consiste en 45% bosque y arbustos 55% de área intervenida. El PAB de 2019 propone varias medidas de mitigación en el diseño, construcción y operación de la vía para proteger el Hábitat Natural Crítico y las especies amenazadas. También propone medidas de compensación incluyendo la

conservación de tres (3) veces el área de Hábitat Natural Crítico perdido por el proyecto (198.6 ha) cerca del área del proyecto, establecimiento de sitios de descanso y señalización interpretativa a lo largo de la vía, monitoreo de la biodiversidad y VECs durante la ejecución del proyecto, implementación de un plan de reforestación para áreas afectadas usando viveros temporales y especies nativas. Este BAP será implementado por el MTOP en conjunto con el GAD de Zamora-Chinchipec, instituciones de gobierno y organizaciones de conservación.

El Proyecto está ubicado en los IBAs y KBAs: EC090 Zumba-Chito, EC089 Palanda; y en la zona de transición de la Reserva de Biósfera Podocarpus-El Cóndor de la UNESCO. El proyecto no intersecta el Parque Nacional Podocarpus ni el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) del Ecuador. Los aspectos anteriores serán verificados en la debida diligencia.

Los impactos potenciales asociados con movimientos de tierra y estabilidad de taludes han sido reducidos en el diseño. Igualmente, se proponen sitios para disposición de residuos de excavación y construcción (escombreras) que también cuentan con diseños. Estas podrían variar o aumentarse una vez sea adjudicado al futuro Contratista de Obra y se cuente con un Plan de Ejecución.

Adicionalmente, se prevén impactos asociados al aprovechamiento de materiales pétreos de canteras, instalación de plantas de asfalto y planta trituradora, limpieza y desmonte y aprovechamiento forestal.

Dicho estudio, también identificó en la línea base, especies amenazadas de flora, aves, mamíferos, entre otros y una afectación directa de hábitat crítico de aproximadamente 66.2 ha, sin embargo, no representa un impacto adverso cuantificable. A continuación, se detallan las áreas de Hábitat identificadas en la evaluación de 2019:

Cuadro2-2 Resumen de Afectación de la Vía en Hábitat Natural Crítico						
Formación Vegetal	Áreas de Hábitat Natural Crítico					
	Quebradas y Pendientes al Sur de Bellavista		Cuenca de Río Isimanchi		Zumba a La Balsa	
	Ha	%	Ha	%	Ha	%
Hábitat Natural Crítico	18,1	42,8	11,3	41,9	36,8	33,9
Áreas Intervenidas y Hábitat no Crítico	24,4	57,2	15,7	58,1	71,9	65,1
Totales	42,6	100%	27	100%	108,7	100%
Total de Hábitat Natural Crítico (Ha)					66,2	
Fuente: Interpretación de WALSH de imágenes satelitales de alto resolución, GoogleEarth, 2019.						

Tomado de Evaluación Impactos Hábitat Natural Crítico y Plan de Biodiversidad, Walsh 2019

Adicionalmente, en el 2019, se realizó una Evaluación de Impactos indirectos y acumulativos. Actualmente, a través de una firma consultora, se están realizando los estudios complementarios para actualizar la Evaluación y PAB mencionados, con la finalidad de asegurar el cumplimiento a la NDAS 6.

Durante la Debida Diligencia se revisarán los estudios complementarios para verificar el cumplimiento con el MPAS.

NDAS-7. Pueblos indígenas

No

El Estudio de Impacto Ambiental y Social efectuado en el año 2019, concluyó la no presencia de Pueblos indígenas ni otro tipo de comunidades étnicas en el área de influencia de la intervención. No obstante, lo anterior será verificado durante la debida diligencia, una vez se actualicen las líneas base ambiental y social por parte de la firma consultora externa.

NDAS-8. Patrimonio cultural	<i>No definido aún</i>
<p>No se ha identificado potenciales afectaciones a patrimonio cultural. Es de anotar que la Agencia Ejecutora desarrolló en 2019, un Procedimiento de Hallazgos Fortuitos bajo las políticas operativas del Banco. Dicho procedimiento corresponde a uno de los instrumentos ambientales que está en proceso de actualización de conformidad con el nuevo MPAS. Esto será verificado durante el periodo de debida diligencia del Banco.</p>	
NDAS-9. Igualdad de género	<i>Sí</i>
<p>La introducción de trabajadores en comunidades rurales o marginales frecuentemente conlleva impactos y riesgos de incrementar la incidencia de violencia de género y de la prostitución. Este análisis ya está incluido en el EIAS de 2019. Se verificará durante la debida diligencia que el Programa cuente con un código de conducta que establezca las sanciones pertinentes y que sea divulgado ampliamente a los trabajadores. Este deberá ser aplicable a todo el personal y contratista(s) e incorporar medidas específicas para prohibir la existencia de prácticas discriminatorias por género u orientación sexual, así como cualquier situación de violencia basada en género de conformidad con la NDAS 9. Este deberá contener estrategias para los campamentos habitacionales que albergarán personal que no pertenece al área de influencia directa o indirecta del programa, con el fin de que no se presente ninguna desviación en la implementación de la NDAS 9. No se ha evidenciado potencial de exclusión a los beneficios del Programa. Asimismo, se verificará que el MQR cuente con las medidas necesarias para la atención de este tipo de casos. Durante la debida diligencia se verificará que el cumplimiento de la NDAS 5 en los procesos referidos a la adquisición de predios y reasentamiento involuntario se alinee a la NDAS 9, así como que las consultas contemplen estrategias que promuevan la participación equitativa de las partes interesadas.</p>	
NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información	<i>Sí</i>
<p>Se ha evidenciado que la Agencia Ejecutora desarrolló un Plan de Comunicación y Relaciones Comunitarias en 2019, bajo los estudios realizados con la OP-'703. Este documento se encuentra en proceso de complementación para asegurar su alineamiento con la NDAS 10. Durante la debida diligencia se revisará el PPPI, que incluirá el mapeo de actores con especial atención a la población vulnerable y directamente afectada por las obras a fin de que participen del proceso de consulta y se logree la interacción con todas las partes afectadas e interesadas del Programa.</p> <p>Respecto a las consultas realizadas en el año 2019, tenemos: con las personas afectadas por el reasentamiento, la misma que se realizó caso por caso y se llevó a cabo durante la primera semana de septiembre de 2019, el MTOP tuvo en consideración los niveles de vulnerabilidad de los afectados y que el proceso valorización incluya el valor de las mejoras y las plusvalías por obras del propietario. El Plan de Reasentamiento de 2019 se actualizó con base en el resultado de la consulta personalizada y se encuentra publicado en la página web del Banco. Asimismo, según los requerimientos de la OP-703/B.6 se llevaron a cabo 2 rondas de consulta pública en el 2019. Dicha consulta, se basó en un mapeo de actores y en el establecimiento de lugares cercanos para facilitar el traslado de la población a quien se convocó con cartas y con avisos en los lugares de afluencia de la población. La primera ronda, se llevó a cabo con varias reuniones en diferentes localidades del área de influencia directa del Proyecto (Insimanchi, Progreso, Bellavista, Pucabamba y El Chorro y Zumba). La segunda ronda se llevó a cabo con varias reuniones en Zumba, el Chorro y el Progreso. Como resultado de las consultas realizadas en el 2019, se concluyó que, el Programa tiene aceptación en la población del área de influencia. Con base en la actualización de la línea base ambiental y social, se espera realizar un proceso de consulta del</p>	

<p>Programa teniendo en cuenta que se está elaborando un EIASc y para consultar las medidas y planes de gestión adicionales que la operación tendrá a propósito del MPAS y las 10 NDAS</p> <p>Antes de la misión de análisis, se publicará en la página web del BID, tanto los estudios existentes como los complementarios que estén disponibles.</p> <p>Se harán consultas específicas para el caso de los procesos de reasentamiento involuntario de acuerdo con la actualización del Plan de Reasentamiento complementario y a los grupos de interés en los temas de biodiversidad y un proceso de consulta general de los temas ambientales y sociales.</p> <p>Del mismo modo, el Programa cuenta con un mecanismo de atención de reclamaciones y quejas de temas ambientales, sociales y de salud y seguridad que permita a los grupos reclamantes interponer sus PQRS ante la Agencia Ejecutora y ser atendidos eficaz y oportunamente, el que será analizado y será objeto de seguimiento para asegurar su implementación durante la vida de ejecución del Programa</p>			
Diligencia ambiental y social debida en el BID			
Estrategia de debida diligencia			
<p>El siguiente cuadro relaciona los requisitos de los estudios e instrumentos de gestión ambiental y social EIAS requeridos para la preparación del Contrato de Préstamo y para complementar la información existente suministrada por el prestatario, la cual, fue elaborada en 2019 bajo las antiguas políticas operativas del Banco y debe actualizarse para asegurar el cumplimiento con el nuevo MPAS.</p>			
<i>Requisito de evaluación ambiental y social</i>	<i>Estado de desarrollo</i>	<i>Recursos estimados para finalizar (especificar el costo para el Banco o el prestatario)</i>	<i>Calendario estimado para finalizar (incluida la consulta)</i>
Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) específico del programa	Se realizará un SGAS según los requisitos de la NDAS 1.	Contratación de una empresa consultora por parte del equipo de TSP. (US\$ 90.000) *Costo total incluidos todos los productos.	Ejecución: 5 meses. Comienzo/final previsto: abril a agosto 2024. Ejecución: 5 meses.
Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) Complementario y Plan de Gestión Ambiental y	En desarrollo	Hace parte de los productos que debe entregar la empresa consultora	Ejecución: 1-2 meses. Comienzo previsto: inicios de abril de 2024. Consulta: finales de mayo de 2024.

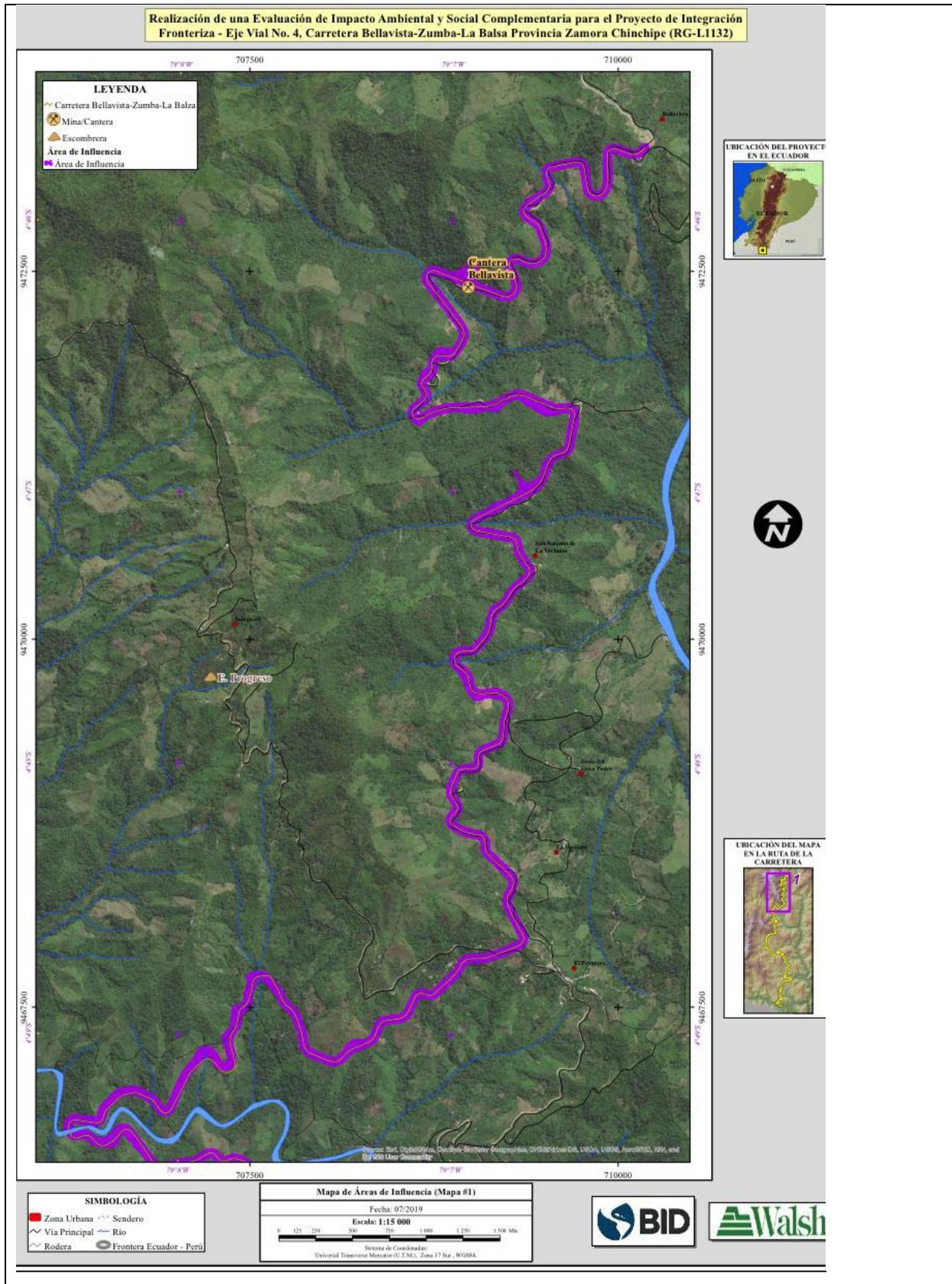
Social (PGAS) Complementario.		contratada por el equipo de TSP. (US\$0). *Incluido en el costo total de la consultoría.	
Plan de Participación de las Partes Interesadas (PPPI).	Se realizará un PPPI según los requisitos de la NDAS 10.	Hace parte de los productos que debe entregar la empresa consultora contratada por el equipo de TSP. (US\$0). *Incluido en el costo total de la consultoría.	Ejecución: 1-3 meses. Comienzo previsto: inicios de abril de 2024.
Actualización del Plan de Reasentamiento (PR) que incluya desplazamiento físico y económico	Se actualizará el PR y PRMV según los requisitos de la NDAS 5.	Hace parte de los productos que debe entregar la empresa consultora contratada por el equipo de TSP. (US\$0). *Incluido en el costo total de la consultoría.	Ejecución: 1-5 meses. Comienzo/final previsto: abril a agosto 2024.
Evaluación de Impactos sobre Hábitat Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad	Se actualizará la Evaluación y PAB según los requisitos de la NDAS 6.	Hace parte de los productos que debe entregar la empresa consultora contratada	Ejecución: 1-5 meses. Comienzo/final previsto: abril a agosto 2024.

		por el equipo de TSP. (US\$0). *Incluido en el costo total de la consultoría.	
Procedimiento de Hallazgos Fortuitos	Se actualizará el procedimiento según los requisitos de la NDAS 8.	Hace parte de los productos que debe entregar la empresa consultora contratada por el equipo de TSP. (US\$0). *Incluido en el costo total de la consultoría.	Ejecución: 1-5 meses. Comienzo/final previsto: abril a agosto 2024.
Anexos			
Anexo A		Mapas ambientales y sociales	

Anexo A. Mapas ambientales y sociales

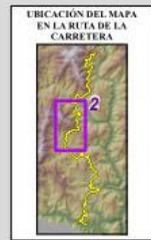
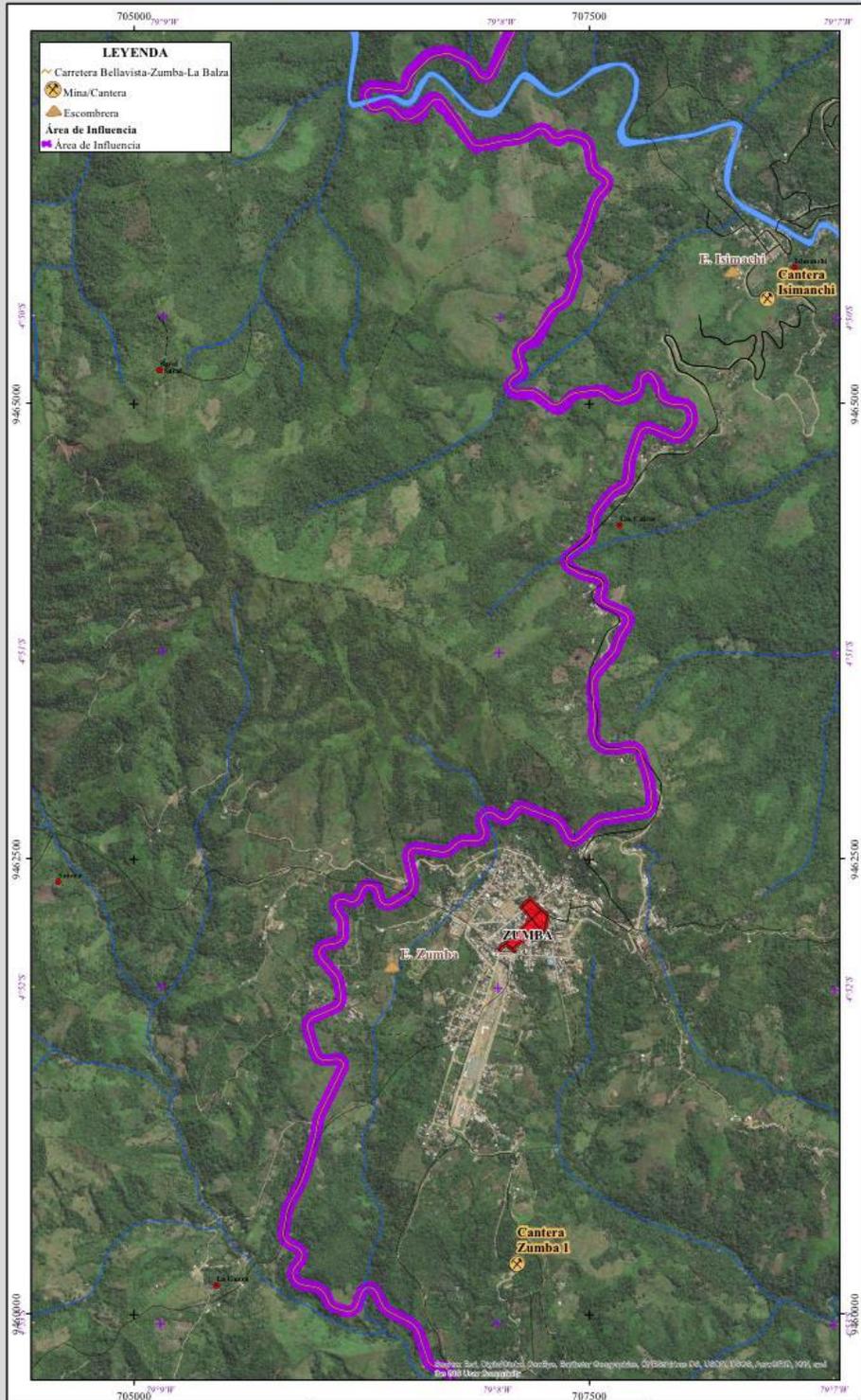


Mapa 1. Ubicación del proyecto. Eje vial 4 - Tramo Bellavista – Zumba – La Balsa. Elaboración, equipo TSP.



Mapa 2. Área de influencia del proyecto. Fuente: Evaluación de Impactos sobre Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad, 2019.

Realización de una Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (RG-L1132)



SIMBOLOGÍA	
	Zona Urbana
	Sendero
	Via Principal
	Rio
	Rodera
	Frontera Ecuador - Perú

Mapa de Áreas de Influencia (Mapa #2)

Fecha: 07-2019

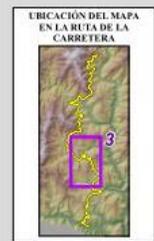
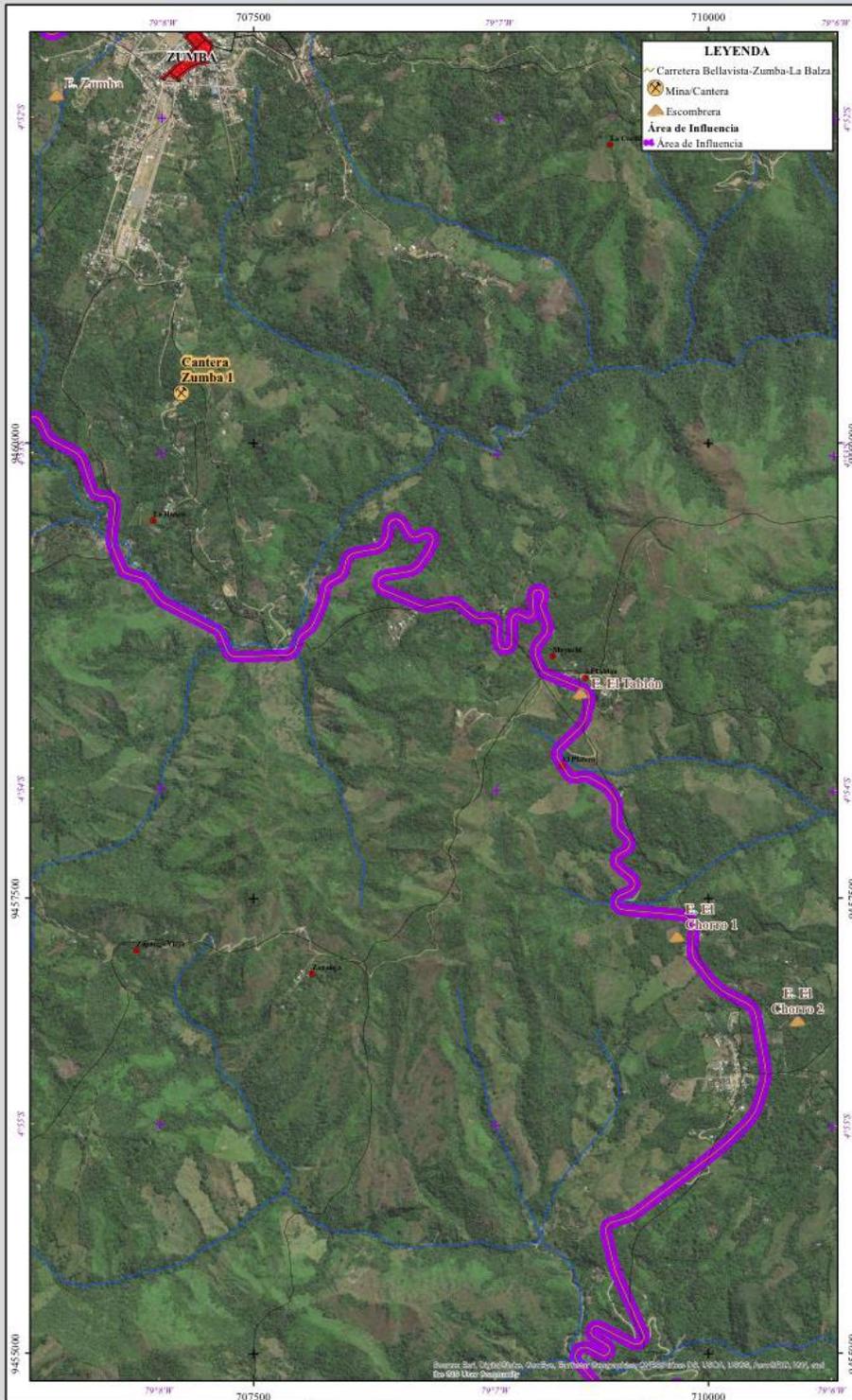
Escala: 1:15 000

Sistema de Coordenadas:
Universal Transversa Mercator (U.T.M.), Zona 17 Sur, WGS84.



Mapa 3. Área de influencia del proyecto, ubicación zona urbana Zumba, canteras y escombreras. Fuente: Evaluación de Impactos sobre Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad, 2019.

Realización de una Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (RG-L1132)



SIMBOLOGÍA

	Zona Urbana		Sendero
	Via Principal		Rio
	Rodera		Frontera Ecuador - Perú

Mapa de Áreas de Influencia (Mapa #3)

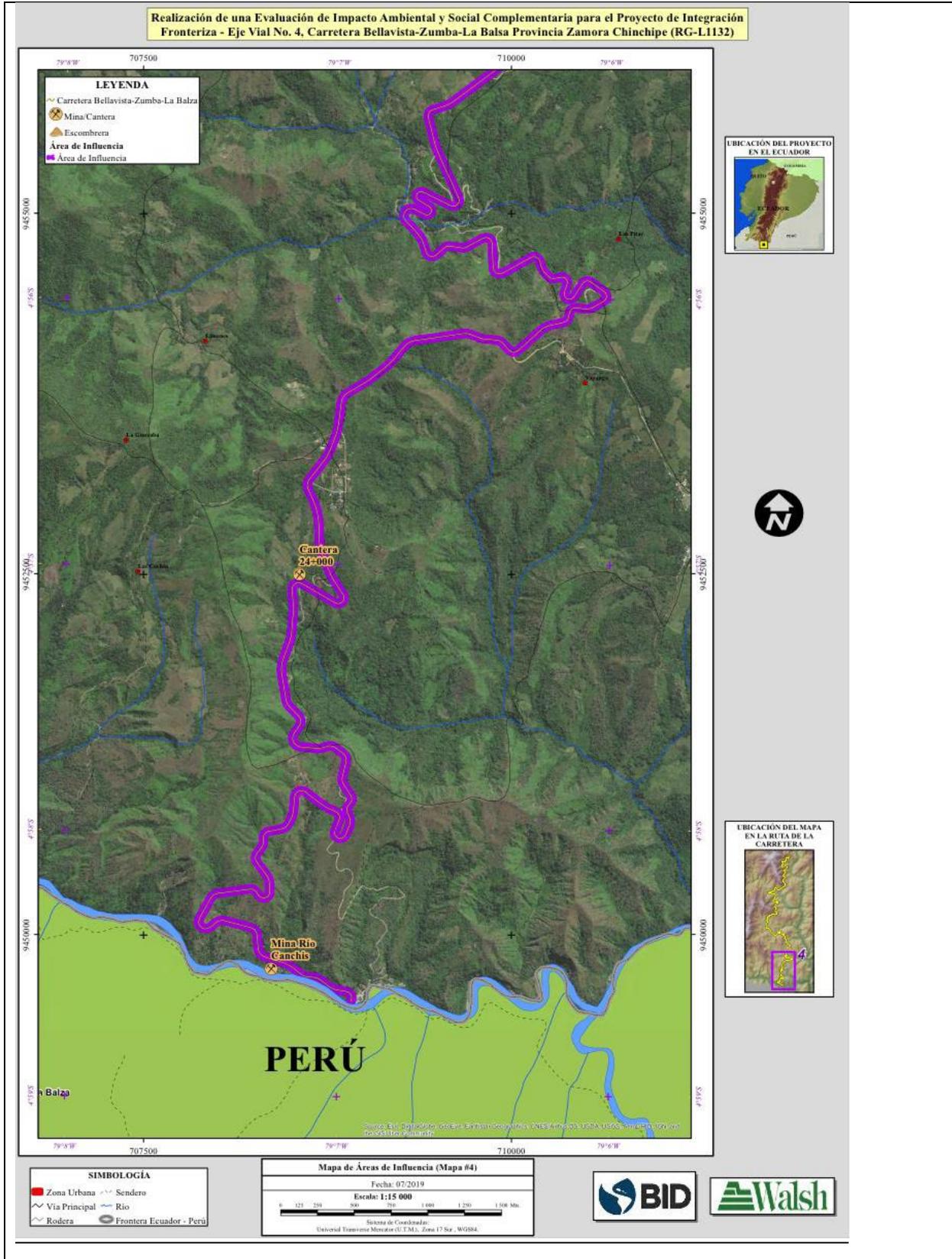
Fecha: 07/2019

Escala: 1:15 000

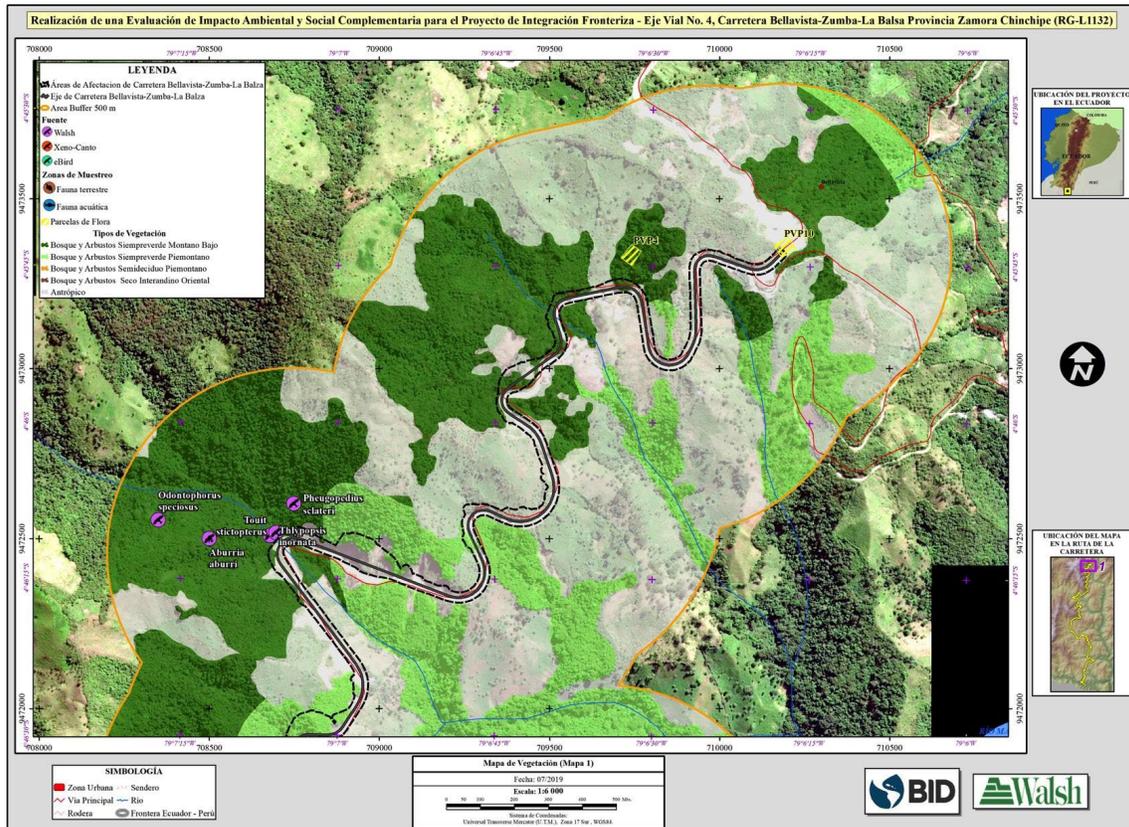
Sistema de Coordenadas:
Universal Transversa Mercator (U.T.M.), Zona 17 Sur, WGS84.



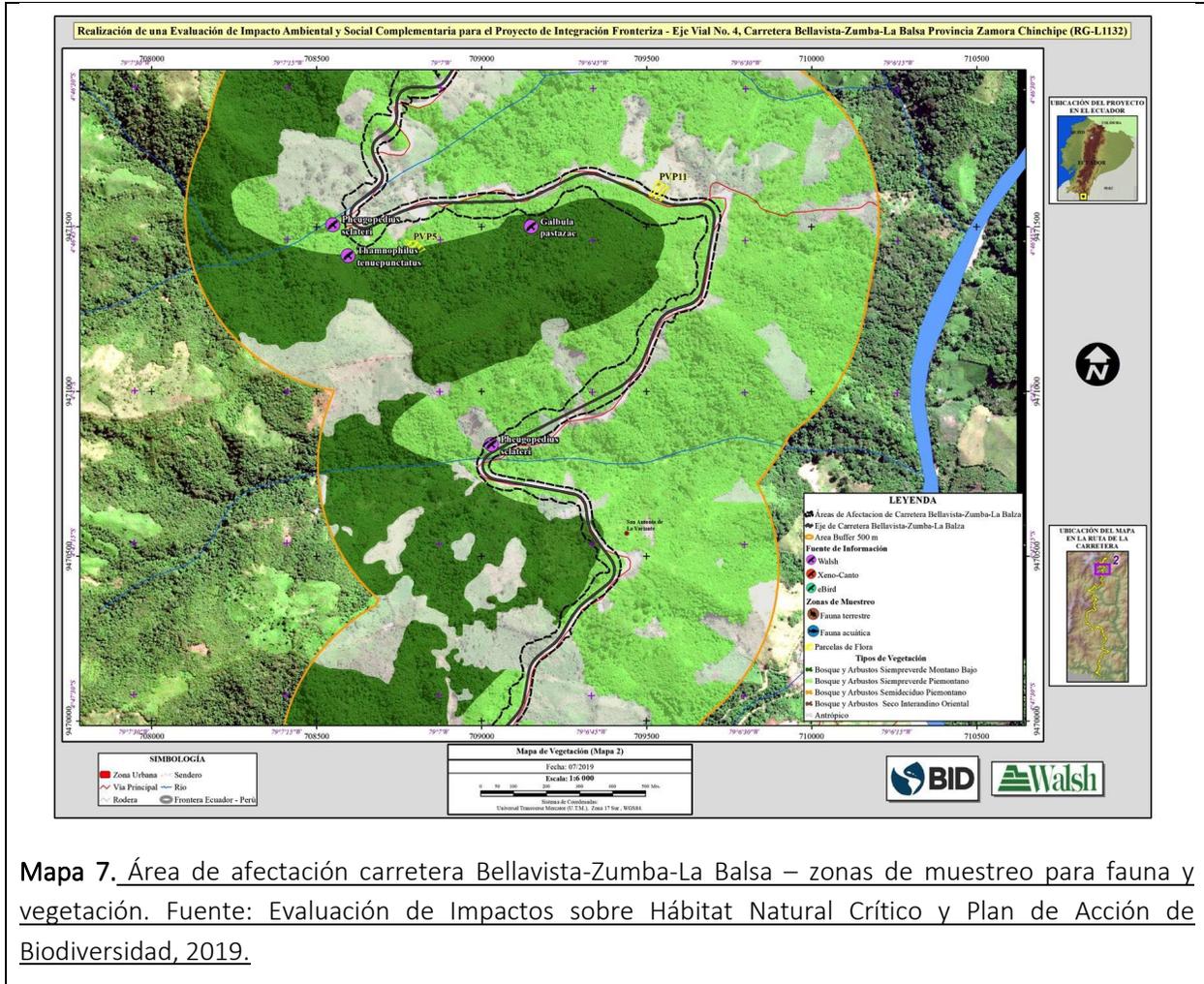
Mapa 4. Ubicación de otras escombreras propuestas. Fuente: Evaluación de Impactos sobre Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad, 2019.



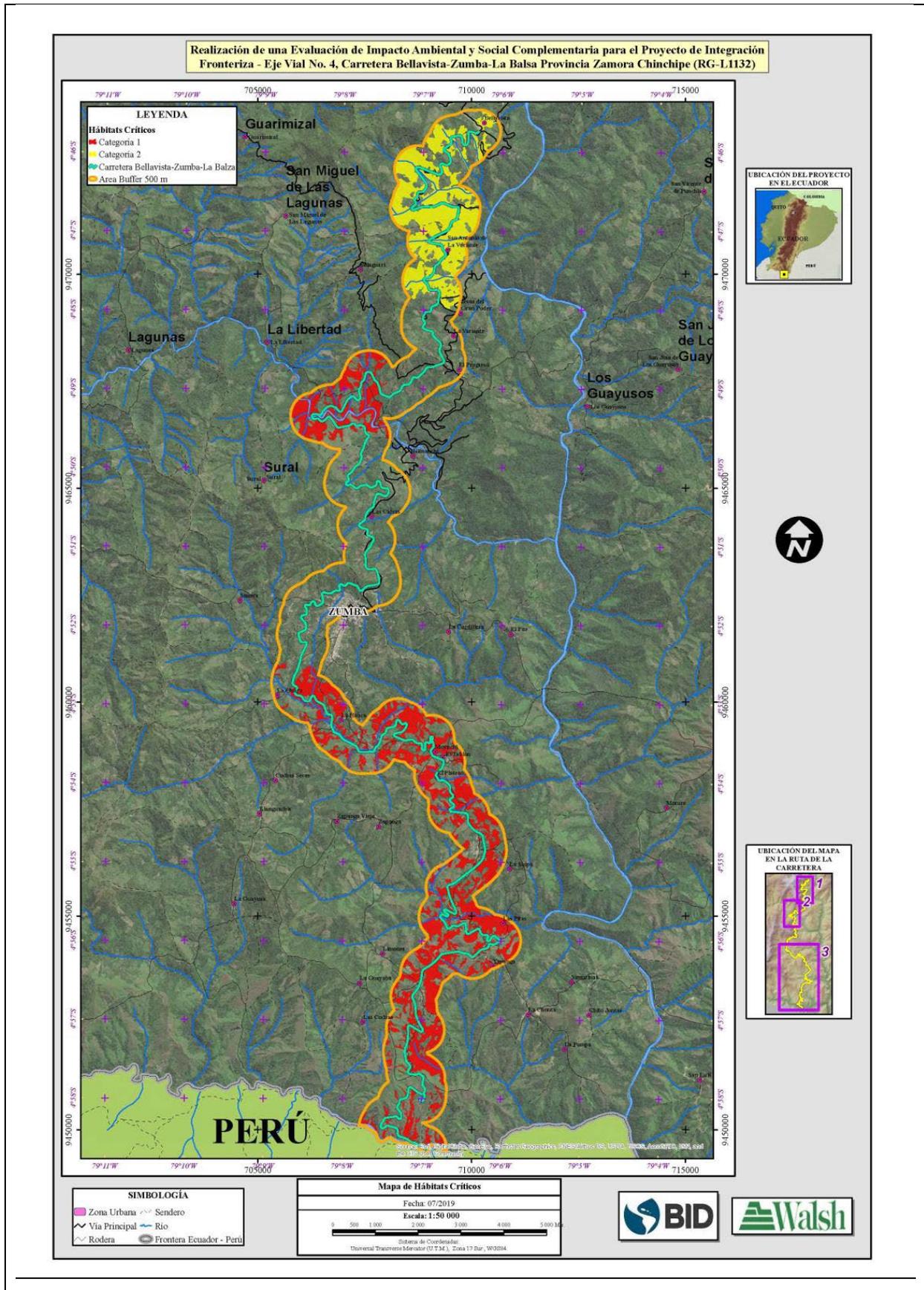
Mapa 5. Ubicación de otras canteras propuestas. Fuente: Evaluación de Impactos sobre Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad, 2019.



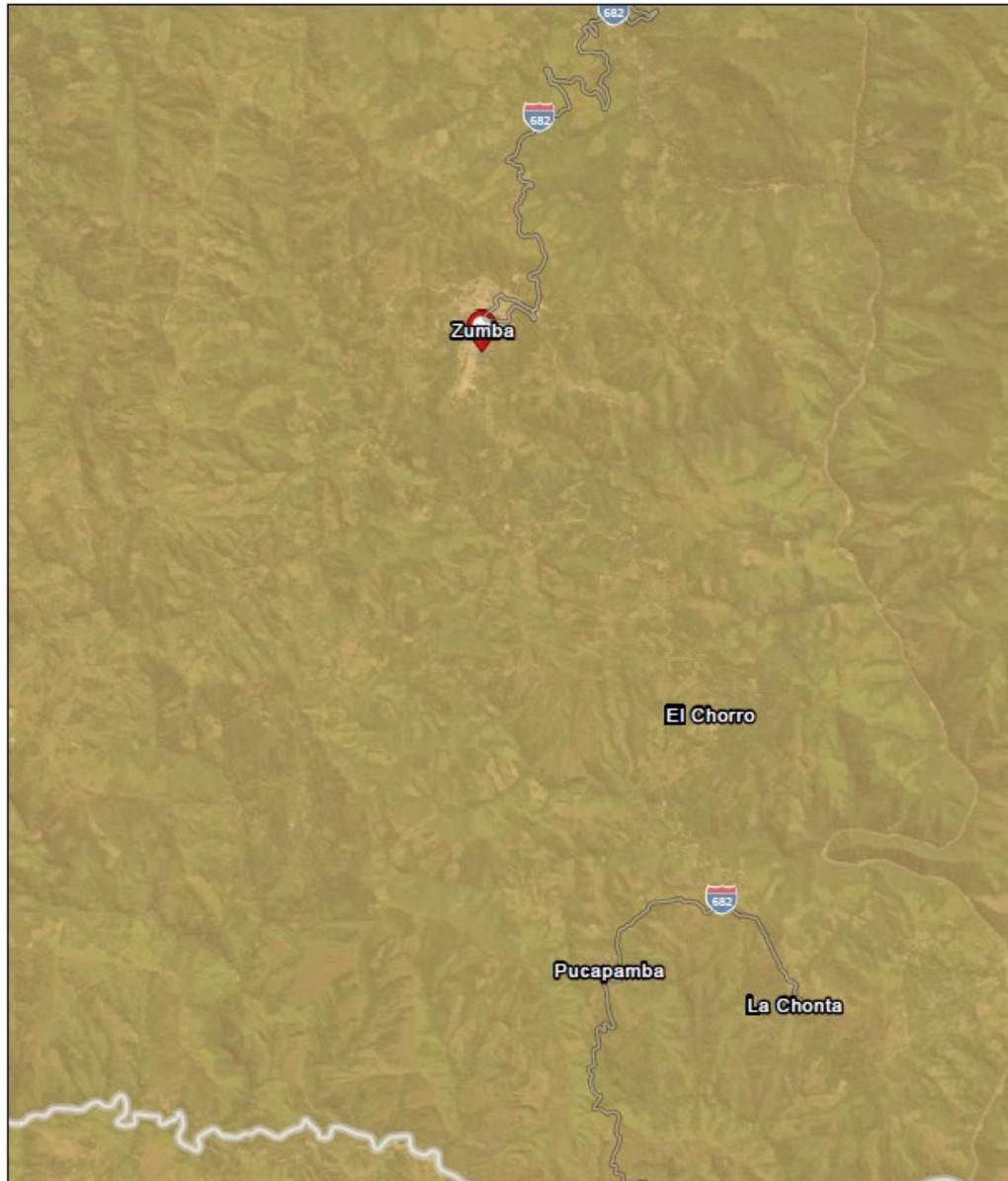
Mapa 6. Área de afectación carretera Bellavista-Zumba-La Balsa – zonas de muestreo para fauna y vegetación. Fuente: Evaluación de Impactos sobre Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad, 2019.



Mapa 7. Área de afectación carretera Bellavista-Zamba-La Balsa – zonas de muestreo para fauna y vegetación. Fuente: Evaluación de Impactos sobre Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad, 2019.



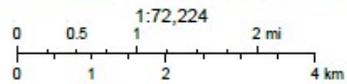
Mapa 8. Hábitats críticos - carretera Bellavista-Zumba-La Balsa. Fuente: Evaluación de Impactos sobre Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad, 2019.



4/16/2024, 11:20:48 AM

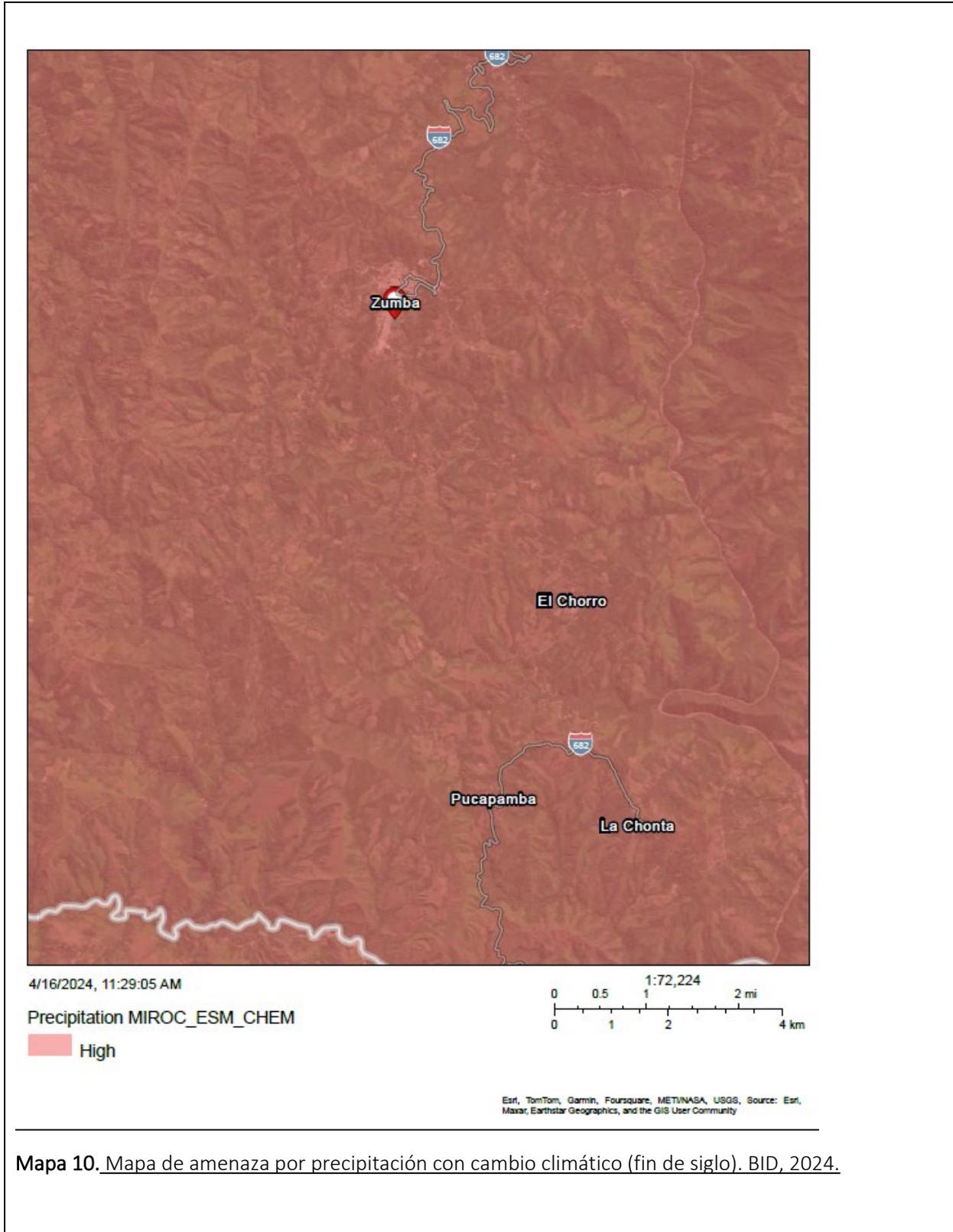
Earthquake hazard

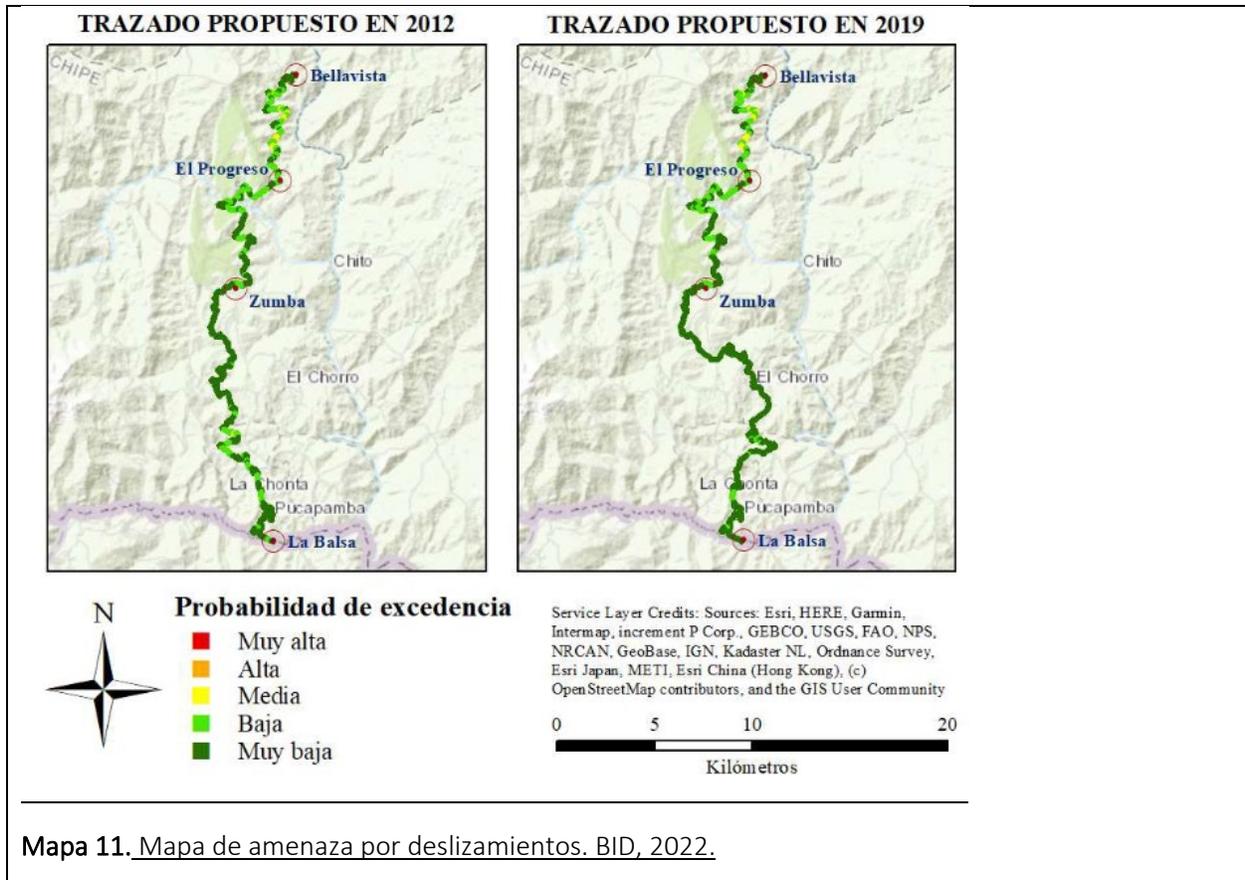
 Moderate

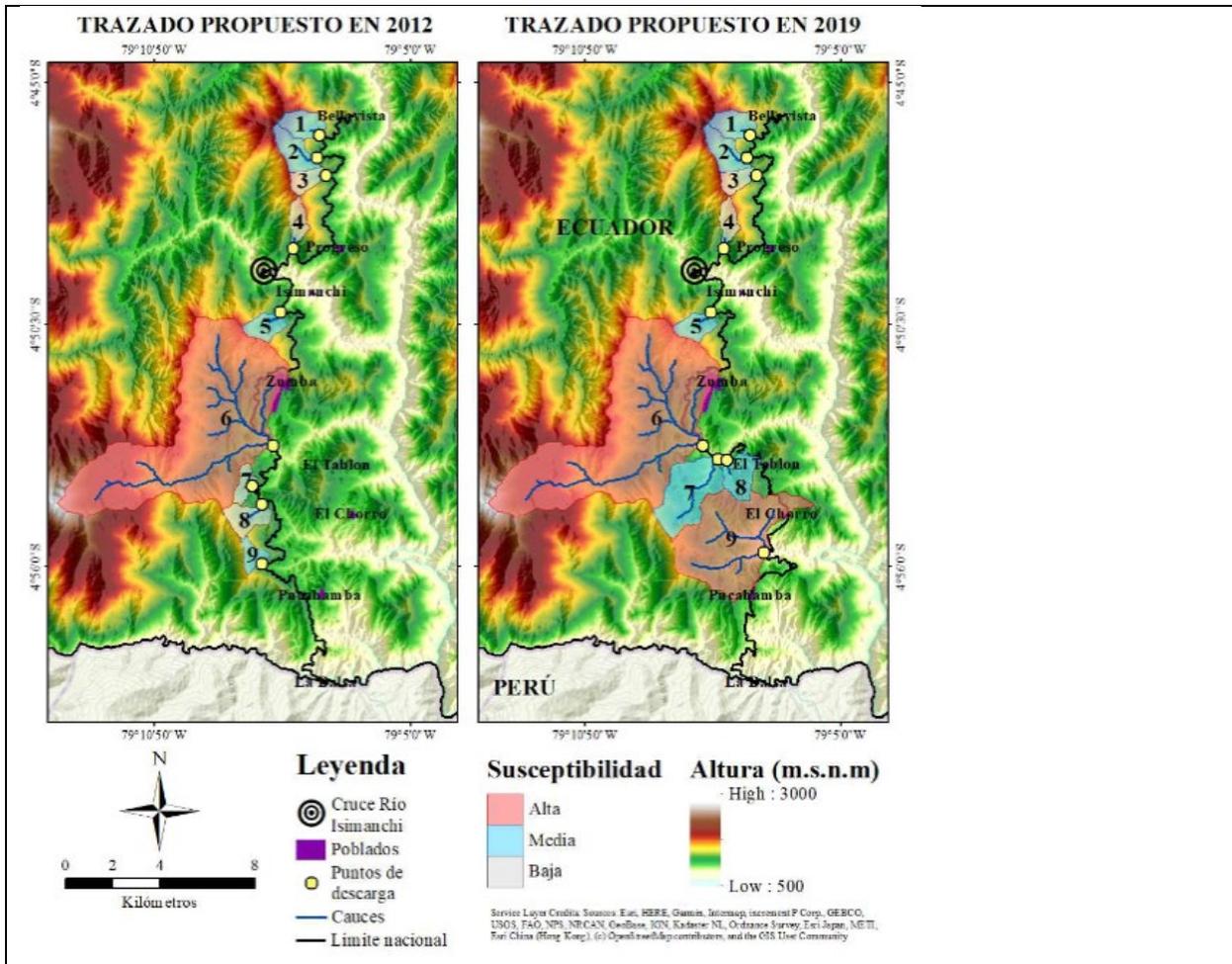


Esri, TomTom, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS, Source: Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community

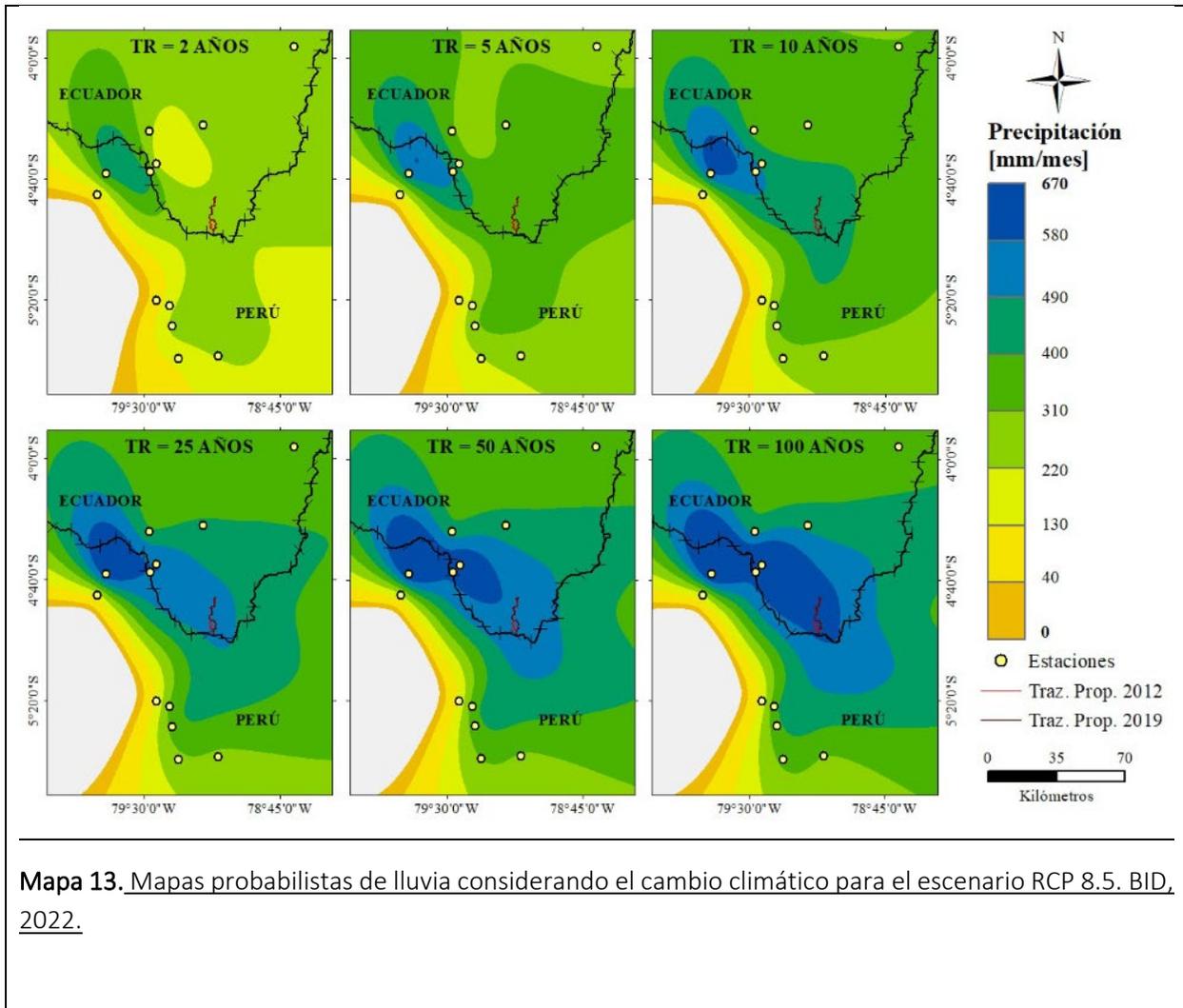
Mapa 9. Mapa de amenaza sísmica. BID, 2024.

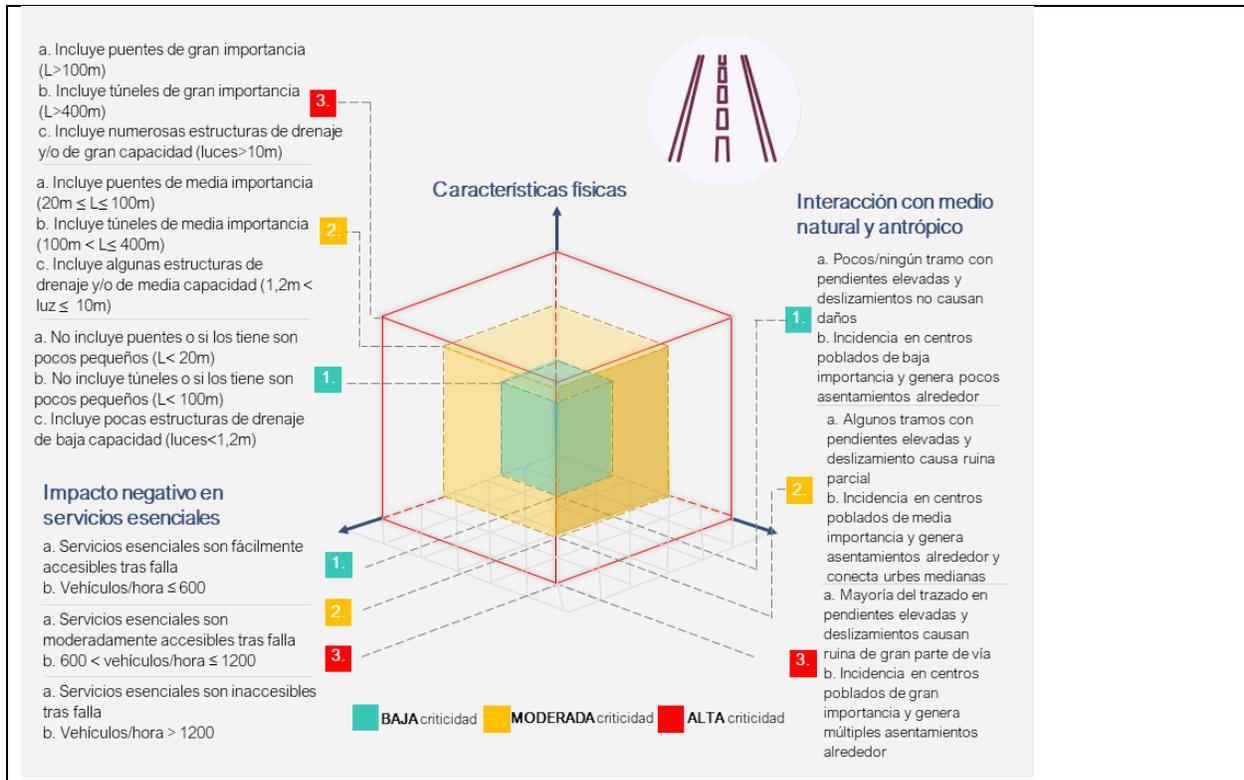






Mapa 12. Mapa de amenaza por descargas torrenciales. BID, 2022.





Mapa 13. Gráfico de criticidad y vulnerabilidad para vías de transporte. BID, 2024.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos de diseño y planificación estratégica	Estudios de ingeniería definitivos del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa MTOP 2019	Disponible	Enlace
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Actualización de Evaluación económica	Julio - 2024	En elaboración
Administración financiera/fiduciaria	Informe de realización taller fiduciario/financiero	Julio - 2024	En elaboración
Gestión de riesgos	Análisis de la inversión pública para la reducción de riesgo de desastres: evaluación del riesgo de deslizamiento en el sector vial y posibles medidas para la mitigación del riesgo - Estudio de caso en Ecuador	Disponible	Enlace
Componente de Género	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 No. 4 carretera Bellavista – Zumba – La Balsa, provincia de Zamora Chinchipe – Ecuador	Disponible	Enlace
Plan Nacional de Desarrollo	Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 Ecuador	Disponible	Enlace
Componente socioambiental	Estudios de Impacto Ambiental e Informe de Afectaciones 2019	Disponible	Enlace
	Actualización de estudio de impacto ambiental	Julio - 2024	En elaboración
	Informe de preparación y ejecución de Consultas Públicas	Julio - 2024	En elaboración

CONFIDENCIAL

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