

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BOLIVIA

**PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD DEL TRAMO VIAL CAMPO
PAJOSO – YACUIBA – RUTA 09**

(BO-L1213)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Rafael Poveda Flor (TSP/CBO), Jefe de Equipo; Mauro Alem (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia, João Sarolli y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Shirley Cañete (TSP/CBO); Jimena Sánchez y Cristian Valverde (CAN/CBO); Sisi Larrea y Amanda Beaujon (INE/INE); Veronica Tejerina (SCL/GDI); Heidi Fishpaw y Robert Langstroth (VPS/ESG); Shirley Foronda (VPC/FMP); Edgar Salgado (SPD/SDV); Benoit Lefevre (CSD/CCS); Miguel Orellana y Willy Bendix (VPC/CBO); Javier Jiménez (LEG/SGO).

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

PERFIL DE PROYECTO

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Proyecto de Ampliación de Capacidad del Tramo Vial Campo Pajoso – Yacuiba – Ruta 09 ¹	
Número del proyecto:	BO-L1213	
Equipo de proyecto:	Rafael Poveda (TSP/CBO), Jefe de Equipo; Mauro Alem (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia, João Sarolli y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Shirley Cañete (TSP/CBO); Jimena Sánchez (CAN/CBO); Heidi Fishpaw y Robert Langstroth (VPS/ESG); Miguel Orellana y Willy Bendix (VPC/FMP); Javier Jiménez (LEG/SGO)	
Prestatario:	Estado Plurinacional de Bolivia	
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) a través de la Administración Boliviana de Carreteras (ABC).	
Plan de financiamiento:	BID – Capital Ordinario (CO):	US\$35.000.000
	Contraparte Local:	US\$0.000
	Total:	US\$35.000.000
Salvaguardias:	Políticas identificadas	OP-102; OP-704; OP-703 (B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B9, B10, B11, B17); OP-710; OP-761 y OP-765
	Clasificación	B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Relevancia de la infraestructura vial en la competitividad del país.** Bolivia mantiene una economía concentrada en la producción y exportación de bienes primarios (agropecuarios, minerales e hidrocarburos) que en 2018 representaron el 80% de un total de exportaciones de US\$8.965 millones². Este peso del sector primario hace del transporte, y de la infraestructura vial en particular, un factor crítico para la competitividad del país, siendo que, de la carga total transportada, el modo carretero representa el 65,8%³. La atención oportuna a la conservación, rehabilitación y ampliación de la red vial en aquellos tramos con demanda próxima a su capacidad promueve la reducción del costo de transporte, que resulta determinante para la competitividad del país.

¹ Operación de obra de financiamiento específica.

² Instituto Nacional de Estadística (INE).

³ Diagnósticos Sectoriales de Transporte, Bolivia, Capítulo 4, Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE), septiembre de 2015.

- 2.2 Finalmente, una mejor calidad de la RVF incrementa el consumo e ingreso de la población beneficiada, incentiva la generación de empleo y contribuye a aumentar el nivel de adopción de nuevas tecnologías en el sector agropecuario y la productividad de áreas cultivadas⁴.
- 2.3 **Caracterización de la red vial.** La red vial boliviana tiene una longitud aproximada de 89.600 km y una baja densidad vial (0,08 km/km²). La conservación y desarrollo de la Red Vial Fundamental (RVF), que representa el 18,2% del total, con una extensión de 16.343 km, es un factor clave para conectar los principales centros de producción y consumo del país y para el tránsito de las exportaciones.
- 2.4 **Caracterización del Corredor Vial Norte - Sur.** El corredor vial Norte - Sur es uno de los cinco corredores viales troncales en que se divide la RVF para el transporte de cargas y pasajeros. Tiene una extensión de 1.084 km desde Trinidad en el norte hasta Yacuiba en el sur y es la vía principal para el transporte de carga de productos agrícolas y pecuarios hacia el paso internacional Yacuiba – Salvador Mazza en el límite con Argentina. Las exportaciones de estos productos, que van directamente desde Yacuiba a Pocitos como área de influencia directa del proyecto, fueron de 882.215 ton en el año 2016⁵.
- 2.5 **Caracterización del tramo.** El tramo identificado se ubica en el corredor vial Norte - Sur y tiene una longitud de 11,04 km. Comprende el tramo que se ubica en la Ruta Nacional R09 de la RVF entre Campo Pajoso y la rotonda de acceso a Yacuiba, en el Departamento de Tarija, provincia del Gran Chaco. Se desarrolla sobre un tramo de 89,89 km desde Villamontes hasta Yacuiba, que forma parte del Corredor Vial Norte – Sur, e integra a Bolivia en el límite Sur con Argentina en el paso internacional de Yacuiba – Salvador Mazza⁶.
- 2.6 **Demanda.** El Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) del tramo Campo Pajoso – Yacuiba es de 9.564 veh/día⁷. Se prevé un TMDA de 20.754 al año 2040, incluyendo el crecimiento del tránsito normal y generado⁸. La composición del tránsito es de 69,3% vehículos livianos, 15,75% de buses (minibuses, buses medianos y grandes), 9,88% de camiones, y 5,13% de otros vehículos. Durante los períodos de congestión, la velocidad de circulación medida en campo para autos fue de 48 km/h, y para camiones medianos de 44 km/h.

⁴ Fuentes: (i) Gertler, P. et al. (2014) “*The Effects of Road Quality on Household Welfare: Evidence from Indonesia’s Highways*”; (ii) Escobal, J. y C. Ponce (2004) “*The Benefits of Rural Roads: Enhancing Income Opportunities for the Rural Poor*”; (iii) Dercon, S., et al. (2008) “*The Impact of Agricultural Extension and Roads on Poverty and Consumption Growth in Fifteen Ethiopian Villages*”; y (iv) Aggarwal, S. (2013) “*Do rural roads create pathways out of poverty?*”.

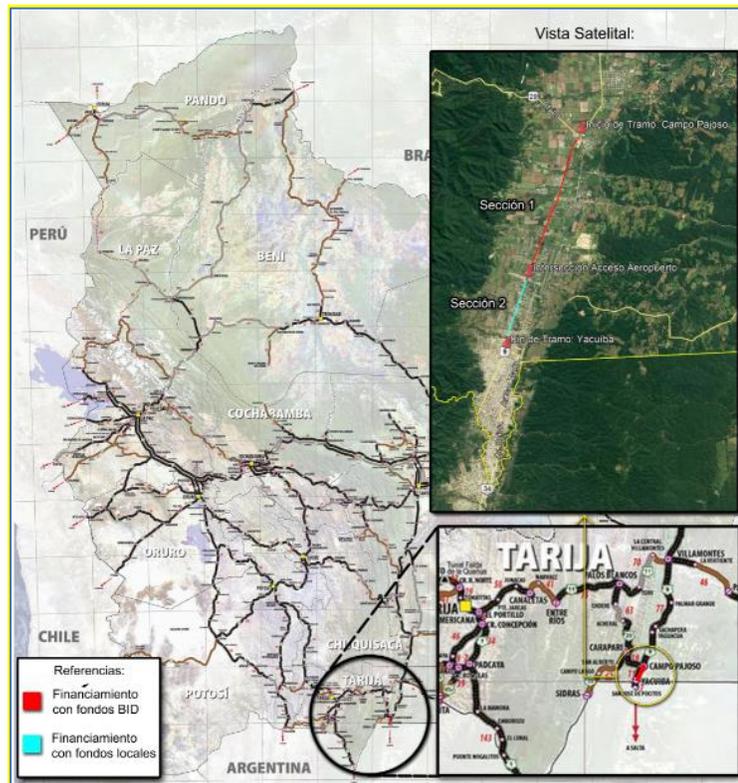
⁵ No obstante, integralmente en el Departamento de Tarija, la mayor proporción de las exportaciones están concentradas en hidrocarburos que se transportan por ductos (gas natural y otros), y representan el 99% de las exportaciones del departamento.

⁶ La priorización de los 11,04 km se debe a que dicho tramo es el de mayor volumen de circulación. Por otro lado, dado que el tráfico inducido del proyecto y proyectado a 20 años corresponde únicamente a 800 vehículos por día, y de estos el 9.88% corresponde a camiones, el considerar un indicador de resultados de integración como “toneladas de carga incrementales” de exportación e importación incremental por el paso fronterizo, pasaría a ser marginal.

⁷ Estudio Técnico Económico Social y Ambiental (TESA) - 2017. El estudio estimó un TMDA de 10.834 vpd para el 2019.

⁸ El crecimiento del tránsito en el corredor es consecuencia del crecimiento del comercio exterior boliviano. De acuerdo con datos del INE procesados por el Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), el valor de las exportaciones e importaciones bolivianas en la gestión 2018, han crecido un 9% y un 8%, respectivamente.

Figura 1. Ubicación del tramo:



Fuente: Elaboración propia

- 2.7 **Integración urbana y seguridad vial.** El corredor atraviesa zonas suburbanas con alta circulación de motociclistas, ciclistas y cruces de peatones en condiciones de vulnerabilidad a accidentes debido al alto tránsito de camiones, falta de banquetas pavimentadas y mala condición del estado de la carretera. En estas zonas suburbanas se producen choques frontales y accidentes a peatones, motociclistas y ciclistas⁹. En el departamento de Tarija, entre 2010 y 2015 se produjeron un promedio de 1.137 siniestros al año, con 100 muertes¹⁰, de las cuales el 44% corresponden a peatones, motociclistas y ciclistas. En 2018 en la zona del proyecto se registraron siniestros viales con 15 muertos, seis heridos graves y 18 heridos leves. hasta Julio de 2019 ya se produjeron siniestros con cinco muertos, siete heridos graves y 13 heridos leves.
- 2.8 **Identificación del problema.** Dado el nivel de tránsito actual y la tipología de accidentes que se producen sobre el corredor identificado, los problemas a resolver son: (i) la falta de capacidad actual del tramo Sur del corredor, que tiene un nivel de servicio "C"¹¹ y se prevé que, en 2040, disminuya progresivamente hasta un

⁹ En el diseño del proyecto se generará con base a las estadísticas actualizadas de la ABC una línea de base de accidentes de choques frontales.

¹⁰ Estudio TESA – Evaluación Económica – INE.

¹¹ El **Nivel de Servicio (NS)** es una medida de la calidad del flujo. Medida cualitativa que describe las condiciones de operación de un flujo de tránsito y su percepción por los conductores y/o pasajeros, relacionadas con la velocidad, el tiempo de viaje, la libertad de maniobra, las interrupciones y el confort. Es una medida que conjuga la oferta y la demanda. La metodología establece seis niveles de servicio (A, B, C, D, E y F), siendo el nivel A el que corresponde al tránsito más fluido, el de mejores condiciones; mientras que el nivel F, corresponde a una circulación muy forzada.

nivel de servicio “E”, reduciendo significativamente las velocidades de circulación y llegando a un régimen operativo de interrupción frecuente, lo que produce un aumento de costos de operación de vehículos; y (ii) la siniestralidad vial, incluyendo tanto vehículos como usuarios vulnerables¹². Por otra parte, existe una brecha de inversiones en el Departamento de Tarija en infraestructura del transporte que contribuyen a una menor productividad de la economía regional, comparada con el resto del país. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Logística 2019, promovida por el BID en Bolivia, Tarija se encuentra por debajo de la media nacional con respecto a las condiciones logísticas¹³. La mejora de las condiciones logísticas del departamento (de las cuales, la infraestructura vial es un componente) permitiría contar con externalidades positivas para el movimiento de mercancías, como reducción de tiempos y costo de operación de vehículos, beneficiando además al movimiento de personas, así como en mejorar las condiciones de accesibilidad de poblaciones aledañas al proyecto vial.

- 2.9 **Causas del problema y solución propuesta.** La alta relación entre el volumen y la capacidad, y la deficiencia en los estándares de seguridad vial afecta el desempeño de servicios de transporte de carga y pasajeros. Para atender esta problemática, se propone como proyecto: (i) ampliar la capacidad de la vía, pasando de dos carriles de pavimento asfáltico a cuatro carriles separados por sentido (2+2) de pavimento asfáltico, que permitirá alcanzar un nivel de servicio “A”, llegando a ser “C” en el año 2040; (ii) en la carpeta existente se realizará una rehabilitación del pavimento con la ejecución de una carpeta asfáltica de cinco cm donde se prevé el reciclado de los carriles medios existentes conformados por pavimento flexible para optimizar la estructura y contribuir al efecto del cambio climático; (iii) la ampliación de cinco puentes, la construcción de cinco pasos a desnivel en intersecciones (obras que prevén infraestructura para la futura ampliación a tres carriles por sentido); y (iv) mejorar la seguridad vial, que incluyen a su vez la mejora de las intersecciones en “T”, siete pasarelas peatonales, la construcción de una rotonda en Campo Pajoso y bicisendas, donde los aspectos de seguridad vial serán considerados integralmente considerando los aspectos de tránsito y usuarios vulnerables (ciclistas, motociclistas y peatones. Del total de los 11,04 km, los primeros 3,60 km desde Yacuiba, serán financiados con recursos del Gobierno de Bolivia, a través de la contratación de la Empresa Estratégica Boliviana de Construcción y Conservación de Infraestructura Civil (EBC), y los restantes 7,44 km con financiamiento externo (BID) hasta Campo Pajoso.
- 2.10 Estas inversiones mejorarán el estado superficial de la calzada, y lograrán como resultado: (i) la reducción de los costos de operación de vehículos, (ii) reducción de tiempos de viajes de los usuarios, y (iii) la reducción de siniestros de tránsito.
- 2.11 **Evidencia empírica.** La evidencia internacional indica que mejoras en las condiciones de la carretera generan impactos positivos en crecimiento y productividad al reducir costos y tiempos de viaje¹⁴.

¹² Como parte del proyecto se realizará una auditoría de seguridad vial al diseño previo a la licitación de la obra.

¹³ En una escala de 1 a 5, donde 1 es una condición de las variables analizadas malas y 5 excelente, el promedio de 12 variables relevadas en el estudio relacionadas con la logística del transporte, indican que Tarija tiene un promedio evaluado de 2.63 por debajo del promedio del país ((2.78), comparado con Santa Cruz (3.04), La Paz (2.96) y Cochabamba (2.93), estando Tarija en el séptimo lugar sobre los 9 Departamentos.

¹⁴ Estudios de impacto y evaluaciones ex post confirman el vínculo entre la mejora en las condiciones del transporte y la productividad (Diechmann et al, 2000; Henderson et al, 2001; Limi et al, 2015, etc.).

- 2.12 **Beneficiarios del proyecto.** Los beneficiarios directos serán los usuarios de la carretera. La población beneficiada en el área de influencia directa del proyecto comprende 18 comunidades con una población de 15.970 habitantes. El municipio de Yacuiba, con 92.245 habitantes, será beneficiario indirecto.
- 2.13 **Cambio climático, género, inclusión, innovación y desarrollo local productivo.** La operación incluirá los aspectos transversales de análisis relacionados con el cambio climático, identificando los costos de las inversiones de en la infraestructura para mitigar las acciones de vulnerabilidad al cambio climático que generarán beneficios por daño evitado¹⁵, y aplicación de nuevas tecnologías como reciclados de pavimento existente. En los aspectos de género el proyecto plantea capacitaciones para: (i) en género integrar a las mujeres en etapas constructiva y de mantenimiento de la carretera; (ii) en inclusión se busca la mejora en la accesibilidad y seguridad de los usuarios vulnerables en cruces, intersecciones y accesos; y (iii) involucrar a las comunidades indígenas locales en actividades financiadas por el proyecto como microempresas de mantenimiento vial. Este último propiciará el involucramiento de comunidades que son parte del Área de Influencia Directa se caracterizan por ser comunidades originarias Campesinas o Sindicatos Agrarios.
- 2.14 **Estrategia del país.** El proyecto se alinea con el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2016-2020 de la ABC. El PEI tiene en su plan la mejora y rehabilitación del corredor Norte – Sur, que incluye el proyecto identificado para financiamiento.
- 2.15 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y está alineada con el desafío de desarrollo de Productividad e Innovación, y con los siguientes áreas transversales : (i) Equidad de Género y Diversidad, con la realización de acciones de capacitación junto al ejecutor para la promoción de acciones que favorezcan el empleo para mujeres, y cumplimientos de las normas de seguridad vial para usuarios vulnerables; (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al promover la utilización de estándares de construcción sostenibles. Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-6) con el indicador de producto: kilómetros mejorados y/o rehabilitados.
- 2.16 **Estrategia del Banco con el País (EBP).** El proyecto está alineado con la EBP para el período 2016-2020 (GN-2843) al mejorar el suministro de bienes y servicios públicos, y apoyar proyectos estratégicos en todos los medios de transporte. La operación es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5). El proyecto es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), por contribuir a la dimensión de la calidad y capacidad de la infraestructura de transporte y servicios.

Estudio piloto elaborado por el Banco de acuerdo al Plan Vial Logístico Departamental de Cochabamba, el cual señala que existe una relación directa entre el tipo y condiciones de la infraestructura vial y el costo de transporte de centros de producción a los mercados.

¹⁵ Mejoras de drenajes transversales de alcantarillas y ampliación, drenajes longitudinales y cunetas, puentes, protección de taludes, gaviones. Sin embargo, el proyecto está en una región seca y expuesta tanto a sequía como a ocasionales lluvias fuertes; en el estudio hidrológico no se muestra evidencias de inundaciones en el sector asociadas a lluvias relacionadas con variabilidad climática. En la elaboración del POD se evaluará la necesidad de contar con un estudio específico sobre inundaciones y la posibilidad del efecto de barrera de la carretera para un escenario de cambio climático probable.

B. Objetivo y componentes del proyecto.

- 2.17 El objetivo general del proyecto es contribuir a mejorar la productividad de la economía en la región sur de Bolivia.
- 2.18 El objetivo específico, es contribuir a mejorar el nivel de servicio de la RVF a través de la ampliación del tramo Vial Campo Pajoso – Yacuiba que resultará en la reducción de los: costos de operación vehicular, tiempos de viaje, y siniestros de tránsito.
- 2.19 El proyecto está estructurado en tres componentes específicos.
- 2.20 **Componente 1. Gestión vial (US\$31,60 millones).** Comprende la intervención de ampliación de doble vía del Proyecto, obras de seguridad vial, fiscalización y supervisión de las obras (¶2.9).
- 2.21 **Componente 2. Gestión socioambiental (US\$1,90 millones).** Comprende la implementación de fortalecimiento en la gestión socioambiental, liberación del derecho de vía el Programa de Reposición de Pérdidas (PRP).¹⁶
- 2.22 **Componente 3. Desarrollo de capacidades de la ABC (US\$0,50 millones).** Apoyará las capacidades para manejar el creciente portafolio en ejecución y la administración integral de los activos viales: contratos por resultados, logística y estudios para: sistemas de transporte inteligente, seguridad vial, cambio climático, equidad de género, entre otros. Se incluirá capacitación a la ABC en la Guía del BID de Compras Verdes: diseño, construcción y mantenimiento de carretera y sobre el manejo de riesgos naturales y climáticos.
- 2.23 **Administración y supervisión (US\$1,00 millón).** Financiará: (i) la administración del proyecto que comprende el apoyo técnico para la ejecución y la gestión fiduciaria; (ii) la auditoría financiera y de adquisiciones¹⁷; y (iii) las actividades de seguimiento y evaluación de resultados incluidas en el plan de seguimiento y evaluación del proyecto.
- 2.24 **Costo y financiamiento.** El costo total del proyecto será de US\$35,0 millones, con US\$35,0 millones del Capital Ordinario (CO) del BID.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Aspectos institucionales.** El prestatario será el Estado Plurinacional de Bolivia y el organismo ejecutor será la ABC, organismo autárquico con delegación de autoridad, responsabilidades administrativas y poder en los procesos, bajo la tuición del MOPSV. Dado que la ABC está bajo la tuición del MOPVS sobre la gestión que desempeña, este ministerio demanda de procesos administrativos – financieros para la ejecución del crédito. La ABC cuenta con un nivel desconcentrado conformado por las Gerencias Regionales de los nueve departamentos.
- 3.2 **Mecanismo y plazo de ejecución.** La ABC será responsable de la programación de las obras y servicios a ser contratados antes de la ejecución como la Supervisión. La oficina central de la ABC llevará a cabo los procesos licitatorios, en tanto que la Gerencia Regional de Tarija será responsable de la fiscalización de

¹⁶ Un resumen preliminar de las acciones a ser implementadas se indica en el párrafo 4.1.

¹⁷ Desde 2019 la auditoría externa abarcará la gestión de las adquisiciones (selección y ejecución de los contratos) como complemento a la gestión financiera de los recursos financiados por el BID.

las obras. La ABC se encuentra en un proceso de reorganización institucional, para lo cual, la Unidad de Financiamiento Externo en el ámbito de la ABC, pasará a un rol con nivel jerárquico dentro de la gerencia administrativa financiera. Este esquema de ejecución se fortalecerá con este contrato de crédito, y con los recursos de los créditos vigentes para proveer de capital humano al equipo de gestión de esta unidad. El plazo de ejecución preliminar para este programa es de cinco años.

- 3.3 **Aspectos técnicos.** La viabilidad técnica está asegurada por estudios TESA, que incluyen el análisis de oferta y demanda, evaluaciones económicas, estudios hidrológicos hidráulicos, estudios estructurales, ambientales y sociales, pavimentos, geotecnia y otros, y que en su conjunto fundamentan la viabilidad técnica del proyecto.¹⁸ Se realizará un acompañamiento a la ABC en la ejecución del proyecto vial, con un asesoramiento continuo al ejecutor de consultores expertos en temas de pavimentos-geotecnia, ambientales y sociales.
- 3.4 **Sostenibilidad.** La ABC deberá elaborar un plan de mantenimiento por cinco años, para asegurar la sostenibilidad de las inversiones en el corto plazo. Dicho plan deberá incluir las políticas (aspectos técnicos, financieros, socioambientales, sostenibilidad, etc.) de mantenimiento en el mediano y largo plazo para el tramo intervenido.
- 3.5 **Conocimiento sectorial y lecciones aprendidas.** El Banco ha acompañado el sector vial con una participación en la administración, formulación y financiamiento de numerosos proyectos de transporte, resultando en la acumulación de experiencia y conocimiento sectorial significativo¹⁹. En cuanto a las lecciones aprendidas en proyectos viales, se destacan: (i) contar con estudios de ingeniería completos y diseños actualizados en tiempo oportuno para el llamado a licitación; (ii) apoyar los procesos de institucionalización en entidades del sector vial y mejoras de capacidades institucionales, fortaleciendo la capacitación y mejora en pliegos de contratos de mantenimiento integral por resultados; (iii) la necesidad de priorizar la inversión en mantenimiento vial y profundizar en su gestión, con una planificación estratégica global con modelos como el HDM-4; (iv) fortalecer los aspectos de seguridad vial; (v) sistematizar la ubicación de puntos vulnerables al cambio climático; y (vi) promover nuevas tecnologías que optimicen las soluciones estructurales como reciclados.
- 3.6 **Riesgos del proyecto.** Fueron identificados tres tipos de riesgos: (i) fiduciarios (costos y proceso de adquisiciones); (ii) sociales y ambientales (incumplimiento parcial de normas y parámetros); y (iii) gobernabilidad (el atraso en la aprobación legislativa). La capacitación en adquisiciones de ABC y el diálogo con autoridades gubernamentales serán las acciones tomadas para promover un cabildeo técnico sobre el proyecto.

¹⁸ Los estudios TESA definitivos son revisados por consultorías técnicas especializadas contratada por el BID.

¹⁹ Desde el año 2000, el Banco ha financiado 14 operaciones con el GdB relacionadas al sector transporte, siendo las últimas más importantes en ejecución con la ABC los proyectos: 3540/BL-BO, 3385/BL-BO y 2981/BL-BO.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y cumplimiento de Salvaguardias Ambientales (OP-703), el equipo propone que esta operación sea clasificada Categoría B por su impacto ambiental y social. El proyecto posee licencia ambiental para obras y mantenimiento. Los estudios ambientales y sociales realizados indican que no serán necesarios desplazamientos físicos de viviendas, sin embargo, se realizará una actualización del Plan de Reasentamiento Involuntario para verificación, y de ser el caso, se evitarán afectaciones a viviendas. Complementariamente, se realizarán los traslados de servicios de agua, electricidad y gas, y compensaciones por desplazamiento económico temporal, las cuales estarán detalladas en el censo de afectaciones que son parte de los documentos que comprende el Estudio de Impacto Ambiental y Social, que serán divulgados en el sitio web del Banco.
- 4.2 La Estrategia Ambiental y Social incluida en el Anexo III presenta informaciones adicionales sobre los temas ambientales y sociales.
- 4.3 En concordancia con la Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761), esta operación incorporará, las siguientes acciones: (i) de ser necesario, en el proceso de consulta pública se efectuarán eventos diferenciados para garantizar la participación de hombre y mujeres; (ii) en los pliegos de licitación se eliminará cualquier barrera que impida la participación equitativa de mujeres y hombres; (iii) se propone realizar cursos de capacitación en cuestiones de género y fomentar la participación de la mujer en las obras.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 En el Anexo V se presenta el cronograma de preparación del programa. Se estima la presentación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) en la primera semana de octubre de 2019, y la aprobación del Directorio Ejecutivo la tercera semana de diciembre del mismo año. Se requerirán recursos administrativos para la contratación de consultores y firmas consultoras y la realización de misiones (**US\$103.925**).

CONFIDENCIAL

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



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
BO-L1213 Capacity Expansion Project of the Road Section Campo Pajoso - Yacuiba - Route 09		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
BOLIVIA	BO-ABC - Administradora Boliviana de Carreteras	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
RAFAEL ANTONIO POVEDA	ROBERT PETER LANGSTROTH	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$35,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
21 Aug 2019	RLANGSTROTH ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	30 Aug 2019	
QRR (Estimated)	9 Oct 2019	
Board Approval (Estimated)	18 Dec 2019	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Safeguard Policy Items Identified

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

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

[B.1 Bank Policies \(Disaster Risk Management Policy– OP-704\)](#)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards](#) ([Type 1 Disaster Risk Scenario](#)). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.



Safeguard Policy Filter Report

B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

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

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

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

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

B.2 Country Laws and Regulations

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

B.3 Screening and Classification

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

B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

B.6 Consultations

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

B.7 Supervision and Compliance

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

B.10. Hazardous Materials

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

B.11. Pollution Prevention and Abatement

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

B.17. Procurement

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



Safeguard Policy Filter Report

Potential Safeguard Policy Items

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

The operation has the potential to negatively affect indigenous people (also see [Indigenous Peoples Policy](#)).

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

The operation will offer opportunities for indigenous people

[B.1 Bank Policies \(Resettlement Policy– OP-710\)](#)

The operation has the potential to cause physical displacement of people living in the project area of influence (see also Resettlement Policy)

[B.4 Other Risk Factors](#)

The borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.

[B.9 Natural Habitats and Cultural Sites](#)

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

Recommended Actions

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

Additional Comments

[No additional comments]



Safeguard Policy Filter Report



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
BO-L1213 Capacity Expansion Project of the Road Section Campo Pajoso - Yacuiba - Route 09		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
BOLIVIA	BO-ABC - Administradora Boliviana de Carreteras	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
RAFAEL ANTONIO POVEDA	ROBERT PETER LANGSTROTH	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$35,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
21 Aug 2019	RLANGSTROTH ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	30 Aug 2019	
QRR (Estimated)	9 Oct 2019	
Board Approval (Estimated)	18 Dec 2019	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
A	Reduce: further assessment confirms less impacts/lower risk
Comments	
Further assessment indicate no potential for resettlement of indigenous peoples or impacts to critical natural habitats.	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

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

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

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

[Moderate Greenhouse Gas Emissions](#) are predicted.

Greenhouse Gas (GHG) Assessment: The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - <http://www.ipcc.ch/>). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task (<http://www.iadb.org/secci/>).

A [natural hazard](#) is likely to occur or be exacerbated due to climate-related changes and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

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

Conversion or [degradation](#) of natural habitat causing [minor](#) to [moderate](#) impact on ecological function.



Safeguard Screening Form

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable: The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

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

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

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

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

Potencial to exclude or discriminate women or men from project benefits based on [gender](#) ***NOTE**



Safeguard Screening Form

Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments: Where the Project or its context present potential for discrimination against women or men based on gender, Project preparation should include an analysis of exclusion or discriminatory factors (specific or as part of overall social assessment) and the Project should include information, dissemination, training and other corrective measures as appropriate aimed at overcoming barriers to afford women or men the same protection and access afforded to other groups and equal access to Project-generated resources and benefits (e.g. credit, employment, public services, etc.). The social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address all the factors specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Potential to introduce [gender](#) differentiated health and safety [risks](#), or to increase the risk of violence, sexual exploitation, human trafficking or sexually transmitted diseases

Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments: Where project has the potential to introduce gender differentiated health and safety risks, or to increase the risk of violence, sexual exploitation, human trafficking or sexually transmitted diseases, project preparation and implementation should include specific analysis and consultation regarding these issues and the social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address them specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation.

Potential to introduce unequal requirements for access to benefits and economic opportunities based on [gender](#)

Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments: Where project impacts will potentially introduce unequal requirements for access to benefits and economic opportunities based on gender, project preparation and implementation should include specific analysis and consultation/agreements regarding these issues and the social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address them specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

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

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

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

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



Safeguard Screening Form

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

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

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

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

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

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

The project will increase impacts and [risks](#) related to [communicable diseases](#) in local communities (often as a result of an influx of temporary or permanent labor).

Ensure the Borrower Addresses Disease Risks: The borrower should develop a program of education and infection illness prevention with emphasis on HIV and develop a plan to reduce transmission of communicable diseases that may be associated with the influx of temporary or permanent project labor that include measures such as the screening of workers health. Depending on the scale, location and significance of risk educational programs, prophylactics and other measures may also be important.

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor](#) to [moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.



Safeguard Screening Form

Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

Moderate

Disaster / Recommendations

The reports of the Safeguard Screening Form (i.e., of the Safeguards Policy Filter and the Safeguard Classification) constitute the Disaster Risk Profile to be included in the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.

The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704).

The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.

Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

Disaster Summary

Details



Safeguard Screening Form

The project is classified as moderate disaster risk because of the likely impact of at least one of the natural hazards is average.

Actions

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

Estrategia Ambiental y Social (EAS)	
Nombre de la Operación	Proyecto de Ampliación de Capacidad del Tramo Vial Campo Pajoso – Yacuiba – Ruta 09
Número de la Operación	BO-L1213
Preparado por	Heidi Fishpaw and Robert Langstroth (VPS/ESG)
Detalles de la Operación	
Sector del BID	Transporte (INE/TSP)
Tipo de Operación	Préstamo de Inversión Específico (ESP)
Clasificación Ambiental y Social	B
Indicador de Riesgo de Desastres	Moderado
Prestatario	Estado Plurinacional de Bolivia
Agencia Ejecutora	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) a través de la Administración Boliviana de Carreteras (ABC)
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	Préstamo BID: Capital Ordinario US\$35.000.000 Costo total: US\$35.000.000
Políticas/Directrices Asociadas	OP-703 (B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B9, B10, B11, B17), OP-704, OP-710, OP-761, OP-765. OP-102
Descripción de la Operación	
<p>El objetivo específico de la Operación es de ampliar de 2 a 4 carriles el tramo de carretera que extiende 7,4 km en la Ruta Nacional R09 de la Red Vial Federal entre Campo Pajoso (en la intersección con la Ruta Nacional 29) como inicio, y el acceso al aeropuerto de Yacuiba (ver mapa en el Apéndice 1). La operación se desarrolla sobre un corredor más amplio desde Villamontes hasta Yacuiba que podrá ser sujeto de mejoras viales a futuro, pero el cual es independiente de la operación propuesta. Para el desarrollo del proyecto, se financiarán actividades de construcción de las vías, puentes, pasos a desnivel, pasarelas y rotondas. Al ampliar la carretera de 2 a 4 carriles, es posible que habrá desplazamiento económico temporal de algunos talleres de vehículos que se han establecido dentro del derecho de vía existente (DDV). Las obras viales no afectarán hábitats naturales ya que el DDV y las cruces de cuerpos de agua se encuentran previamente intervenidos. Finalmente, hay un área protegida, el Parque Nacional y Área Natural de Manejo Integrado (PN-ANMI) Aguara Güe, en la sierra al oeste del área de influencia del proyecto, aunque el DDV se encuentra parcialmente a un área delimitada como área con demanda territorial indígena en 2005, no se ha titulado tierras indígenas en la zona del proyecto (ver mapa) y no existe evidencia de conflictos de uso. En cuanto a desastres naturales, el proyecto toma lugar en una región seca y expuesta tanto a sequía como a ocasionales lluvias fuertes, por lo cual se analizará la relación entre el proyecto y estos desastres naturales, por ejemplo el efecto de barrera y la aceptabilidad de las obras de drenaje para prevenirlo.</p>	
Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave	
<p>Los principales impactos socioambientales probables son menores a moderados y son los normales para un proyecto de ampliación de carretera de esta escala en la dicha región, con medidas de mitigación efectivas, y son:</p>	

Etapa construcción: emisiones de gases, erosión por movimiento de suelo, contaminación de suelo o de fuentes de agua por derrames de combustible, contaminación por materiales de construcción manejados inadecuadamente, afectación a la vida diaria de comunidades cercanas por presencia de maquinaria y actividades de construcción, afectación a tráfico durante la construcción, afectación al paisaje natural en los bancos de préstamo, corte de vegetación secundaria y ruderal en el DDV y natural en los bancos de préstamo, desplazamiento físico involuntario, desplazamiento económico, uso de agua para las actividades de construcción en una región seca y con vulnerabilidad a sequía.

Etapa operación: impactos asociados con el mantenimiento en buen estado de la carretera y con los potenciales incremento de ruido, contaminación y accidentes.

Se espera también impactos positivos de generación de empleo, dinamismo económico, reducción en costos de viaje y mejoras en la seguridad vial y comunitaria.

En esta etapa de preparación, la información disponible no indica el reasentamiento de personas o familias dado que el DDV existente no presenta viviendas, pero se averiguará al detalle con total certeza durante la preparación de la operación con los resultados del Análisis Socioambiental.

En cuanto a los riesgos de desastres de Tipo 1, la región del proyecto está expuesta a sequías y lluvias fuertes en ciertas épocas, ambos que podrían afectar al proyecto.

Los riesgos de desastres de Tipo 2 tienen que ver con que si la expansión de la carretera intensifica el efecto barrero para el flujo de agua, particularmente en épocas lluviosas, y si no hubiera evacuación y drenaje adecuado del agua. Se estudiará esta posibilidad como parte del Análisis Socioambiental.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

Se ha elaborado ya un estudio estratégico para un corredor regional que considera ampliar de 2 a 4 carriles el tramo desde Yacuiba hasta Villamontes (aproximadamente 87 km en total). La ampliación de corredor regional sin embargo no está previsto a corto plazo, tanto por razones de financiación que de justificación en términos de tráfico (se deriva por otra carretera parte significativa del tráfico precisamente en Campo Pajoso en dirección de Caraparí y Tarija).

Se realizará una Análisis Socioambiental específica para el tramo Campo Pajoso-Yacuiba objetivo de esta Operación, con un Plan de Consulta, Plan de Gestión Ambiental y Social, y un Análisis Sociocultural, y tomará en cuenta el estudio estratégico para el corredor regional, para identificar impactos indirectos, a largo plazo, y acumulativos. Los estudios del tramo específico a ser financiado estarán completados para la primera semana de septiembre de 2019. La ABC tiene recursos disponibles y cuenta con una base de información detallada y actualizada para poder preparar los estudios, incluyendo en el tema de pueblos indígenas.

Se identificaron informaciones que habría que incluir en la Análisis Socioambiental mencionada para la próxima etapa de preparación de la Operación:

- verificar que no habrá desplazamiento físico involuntario (de lo contrario se prepararía un Plan de Reasentamiento Involuntario) y analizar los casos de desplazamiento económico, y en caso que aplica, preparar Plan de Restauración de Modos de Vida,
- preparar un Plan de Consulta para la realización del proceso de consulta pública, realizar un Análisis Sociocultural sobre las comunidades indígenas y posibles impactos en ellas por el proyecto, y en su caso, elaboración de un Plan de Pueblos Indígenas e insumos para el Plan de Consulta para la realización de un proceso de consulta socioculturalmente apropiado con las comunidades indígenas identificadas.

- verificar la ubicación de campamentos y de sus características, y elaborar medidas de mitigación como por ejemplo código de conducta.
- crear un Mecanismo de Quejas y Consultas como parte del Plan de Consulta y los procesos de relacionamiento comunitario que se realizarán.
- estudiar y analizar la necesidad de un plan de reforestación para compensar las pérdidas de cobertura forestal en los bancos de préstamo.
- determinar ubicación de bancos de préstamo y definir las medidas de manejo necesarias (notar que se evitarán áreas protegidas).
- estudiar si la expansión de la carretera intensificara el efecto barrero para el flujo de agua, particularmente en épocas lluviosas, y si no hubiera evacuación y drenaje adecuado del agua. En este caso se verificaría probabilidad de riesgo de desastre tipo 2, y se propondrá medidas para evitar o mitigar este efecto.

Oportunidades para adicionalidad del BID

Identificar potenciales oportunidades de transversalidad para temas ambientales, de pueblos indígenas (en su caso), de desastres naturales y de género como consecuencia de la aplicación de las salvaguardias del BID (por ejemplo, la creación de áreas de compensación ecológica o programas de desarrollo comunitario) si correspondiere.

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

Ver tabla de cumplimiento de la operación con las Políticas de Salvaguardias del BID.

Apéndices Adicionales

Apéndice 1: Mapas

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

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Sí	Legislación nacional relevante	Se seguirá la legislación nacional relevante en la preparación e implementación del Proyecto. Se estudiará y verificará que la legislación es relevante y que hay que hacer durante la finalización del Análisis Socioambiental.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Sí	Se ha realizado el filtro de salvaguardas inicial del Proyecto	El Proyecto se ha clasificado inicialmente como Categoría B
B.4 Otros Factores de Riesgo	Sí	Capacidad de Agencia Ejecutora de gestión socioambiental	Se estudiará capacidad de Agencia Ejecutora de gestión socioambiental
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Sí	Se requiere Análisis Socioambiental	Se presentará una Análisis Socioambiental con la información necesaria mencionada en la sección correspondiente de este documento, durante la próxima etapa de preparación, antes de la Misión de Análisis. Este documento deberá incluir un análisis de alternativas (entre otros de la ubicación de campamentos).
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia)	A determinar	Desplazamiento económico y Reasentamiento Involuntario	Se estudiará como parte de la versión final del Análisis Socioambiental si hay desplazamiento económico y/o reasentamiento involuntario provocado por el Proyecto. De ser necesario, se elaborará un Plan de Restauración de Modos de Vida (y/o Plan de Reasentamiento Involuntario – esto no se anticipa) para la versión final de dicho estudio.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales	Sí	Mecanismo de Resolución de Quejas	El PGAS deberá incluir un Mecanismo de Resolución de Quejas, incluyendo presupuestos, responsabilidades, protocolos y tiempos.
B.6 Consultas	Sí	Consultas públicas	Como parte del Análisis Socioambiental, se elaborará un Plan de Consulta de manera culturalmente apropiada con análisis de actores claves y vulnerables y una estrategia para incluirlos. Se realizarán estas consultas antes durante la preparación de la operación y se documentarán en un Informe de Consulta, que formará también parte de la versión final del Análisis

			Socioambiental. Además, se realizará un proceso de consulta socioculturalmente apropiado con comunidades indígenas afectadas por el proyecto, en caso de ser identificados por el Análisis Sociocultural como parte del Análisis Socioambiental, y se documentará también en el Informe de Consulta.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Sí	Supervisión de la ejecución del Proyecto	El BID realizará seguimiento y supervisión del cumplimiento de salvaguardas por el proyecto durante su ejecución
B.8 Impactos Transfronterizos	No	No se identifican potenciales impactos adversos significativos para Argentina	
B.9 Hábitats Naturales	Sí	Áreas Protegidas	Se estudiará como parte del Análisis Socioambiental si hubiera cualquier impacto en el Parque Nacional y Área Protegida de Manejo Integrado de PN-ANMI Aguaragüe y determinar las mitigaciones necesarias
B.9 Especies Invasoras	No		
B.9 Sitios Culturales	A determinar	Sitios de patrimonio cultural y arqueológicos	Existen sitios de patrimonio cultural y arqueológicos en el área general del Proyecto, por lo cual se verificará procedimientos de hallazgos fortuitos por si se encontrara uno de estos sitios durante la construcción.
B.10 Materiales Peligrosos	Sí	Materiales peligrosos	Se utilizarán materiales peligrosos durante la construcción, incluyendo combustibles, y aceites. Se han incluido medidas de mitigación para el manejo adecuado de estos materiales en el Plan de Gestión Ambiental y Social del EIAS.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Sí	Riesgo de contaminación de agua o suelo	Se utilizarán combustibles, y aceites durante la construcción que podrán derramarse y por lo tanto contaminar suelo y/o fuentes de agua si no se manejaran bien esos materiales. Igualmente por disposición final inadecuada de materiales de construcción podrán haber impactos negativos. Se han incluido medidas de mitigación para el manejo adecuado de estos materiales en el Plan de Gestión Ambiental y Social del EIAS.
B.12 Proyectos en Construcción	No		

B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No		
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No		
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No		
B.16 Sistemas Nacionales	No		
B.17 Adquisiciones	Sí	Adquisiciones socio-ambientalmente sostenibles	Se aplicarán medidas de adquisiciones socio-ambientalmente sostenibles.
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	Si	Posibilidad de exacerbación de riesgos de desastre o a bienestar social, como resultado del Proyecto	Se estudiará esta posibilidad como parte del Análisis Socioambiental, si la expansión de la carretera intensificara el efecto barrero para el flujo de agua, particularmente en épocas lluviosas, y si no hubiera evacuación y drenaje adecuado del agua.
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	Si	Plan de contingencia, medidas de mitigación para riesgo de desastres tipo 2	En el caso que se verifique probabilidad de riesgo de desastre tipo 2, se propondrá medidas para evitar o mitigar este efecto.
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario			
Minimización del Reasentamiento	A determinar (no se anticipa)	Desplazamiento involuntario físico	Se verificará como parte del Análisis Socioambiental si el diseño seleccionado para el Proyecto provocará desplazamiento involuntario físico, y en caso de que sí, se elaborará un censo específico de afectaciones. Se estudiará alternativas para evitarlo.

Consultas del Plan de Reasentamiento	A determinar (no se anticipa)	Plan de Reasentamiento Involuntario	Si hay desplazamiento físico involuntario, se elaborará un Plan de Reasentamiento Involuntario y se realizará una consulta pública con las familias y hogares afectados sobre dicho Plan.
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	A determinar	Riesgo de empobrecimiento de familias y hogares afectados por desplazamiento físico involuntario	Se hay desplazamiento físico involuntario, como parte del Plan de Reasentamiento Involuntario se analizará la vulnerabilidad de las familias y los hogares afectados, para crear indicadores de seguimiento para asegurar que luego del proceso de reasentamiento, no empeore su nivel de vida.
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	A determinar (no se anticipa)	Plan de Reasentamiento Involuntario	Se hay desplazamiento físico involuntario, se elaborará un Plan de Reasentamiento Involuntario con un censo específico de familias y hogares afectados, y todos los elementos requeridos para dicho Plan por la Política OP-710.
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida	A determinar	Desplazamiento económico	Si se identificara como parte de la versión final del EIAS desplazamiento económico como resultado del Proyecto, se elaborará un Plan de Restauración de Modos de Vida.
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	No		
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	Sí	Análisis Sociocultural de impactos en comunidades indígenas	Se evaluará el potencial de conflictos por cambios de uso del DDV en las áreas dentro del la demanda territorial de la TCO APG – Yacuiba. Este análisis deberá incluir evaluación de impacto cumulativos sobre el uso de recursos naturales.
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada	A determinar	Proceso de negociación socioculturalmente apropiado	Si se verifique impactos adversos significativos a comunidades indígenas como parte del Análisis Sociocultural (a ser realizado como parte del Análisis Socioambiental), se realizará un proceso de negociación de buena fe que se documentaría como parte del PGAS Independientemente si hubiera impactos adversos significativos, se realizará un proceso de consulta socioculturalmente apropiado con las comunidades indígenas sobre el Proyecto y se documentará en el Informe de Consulta respectivo. El Plan de Consulta incluirá acciones para asegurar

			la libre participación del APG para tener la oportunidad de expresar cualquier preocupación u objeción y que ésta sea respondido.
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	No		
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	A determinar	Plan de Pueblos Indígenas	Si se verifique impactos adversos significativos a comunidades indígenas como parte del Análisis Sociocultural, se elaborará un Plan de Pueblos Indígenas como parte del PGAS con medidas para mitigar estos impactos.
Cuestiones Discriminatorias	No		
Impactos Transfronterizos	No		
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	No		
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Sí	Inclusión de mujeres en el proceso de consulta pública	Como parte del Plan de Consulta, se analizará la participación de mujeres en la vida social de las comunidades y se propondrá medidas de inclusión de mujeres para asegurar que es factible que vayan a participar en las consultas públicas sobre el Proyecto, como por ejemplo, especificar que niños son bienvenidos, o seleccionar horarios cuando es realístico que puedan ir las mujeres.
Aplicación del análisis de riesgo ¹ y salvaguardias.	Sí	campamentos	Se estudiará más profundamente en el EIAS la posibilidad de riesgos como resultado de la presencia de campamentos grandes, donde, cuantos, cuantos trabajadores en cada uno, violencia de género u otro tipo de impacto en las comunidades aledañas. Se incluirán medidas de mitigación en la versión final del Plan de Gestión Ambiental y Social, como por ejemplo, código de conducta de los trabajadores para formar parte de pliegos de licitación para empresa constructora y empresa supervisora.

¹ Los riesgos pueden incluir: i) acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación, ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género, iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres, iv) El riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual, y v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres.

OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envío de los documentos al Directorio	Sí	Divulgación de documentos socioambientales	Se elaborará la versión final del Análisis Socioambiental, incluyendo Plan de Consulta, Análisis Sociocultural, si es necesario, Plan de Reasentamiento Involuntario y/o Plan de Restauración de Modos de Vida (protegiendo sin embargo la identidad de las personas/familias o hogares afectados/beneficiados), Plan de Consulta y Informe de Consulta, y se divulgarán antes de la Misión de Análisis.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Sí	Divulgación de documentos socioambientales durante la ejecución del Proyecto	Si hubiera necesidad de elaborar documentos socioambientales durante la ejecución del Proyecto, como por ejemplo sobre la implementación del Plan de Reasentamiento Involuntario, se divulgarán tomando en cuenta precauciones para proteger a la identidad y seguridad de las familias y hogares afectados/beneficiados.

Apéndice 1: Mapas

Figura 1. Mapa del Proyecto (tramos de la RN 9 entre las flechas) en relación al PN-ANMI Aguara güe (azul oscuro), , Áreas con Demanda de TCO (azul claro) y TIOCs titulados (verde)

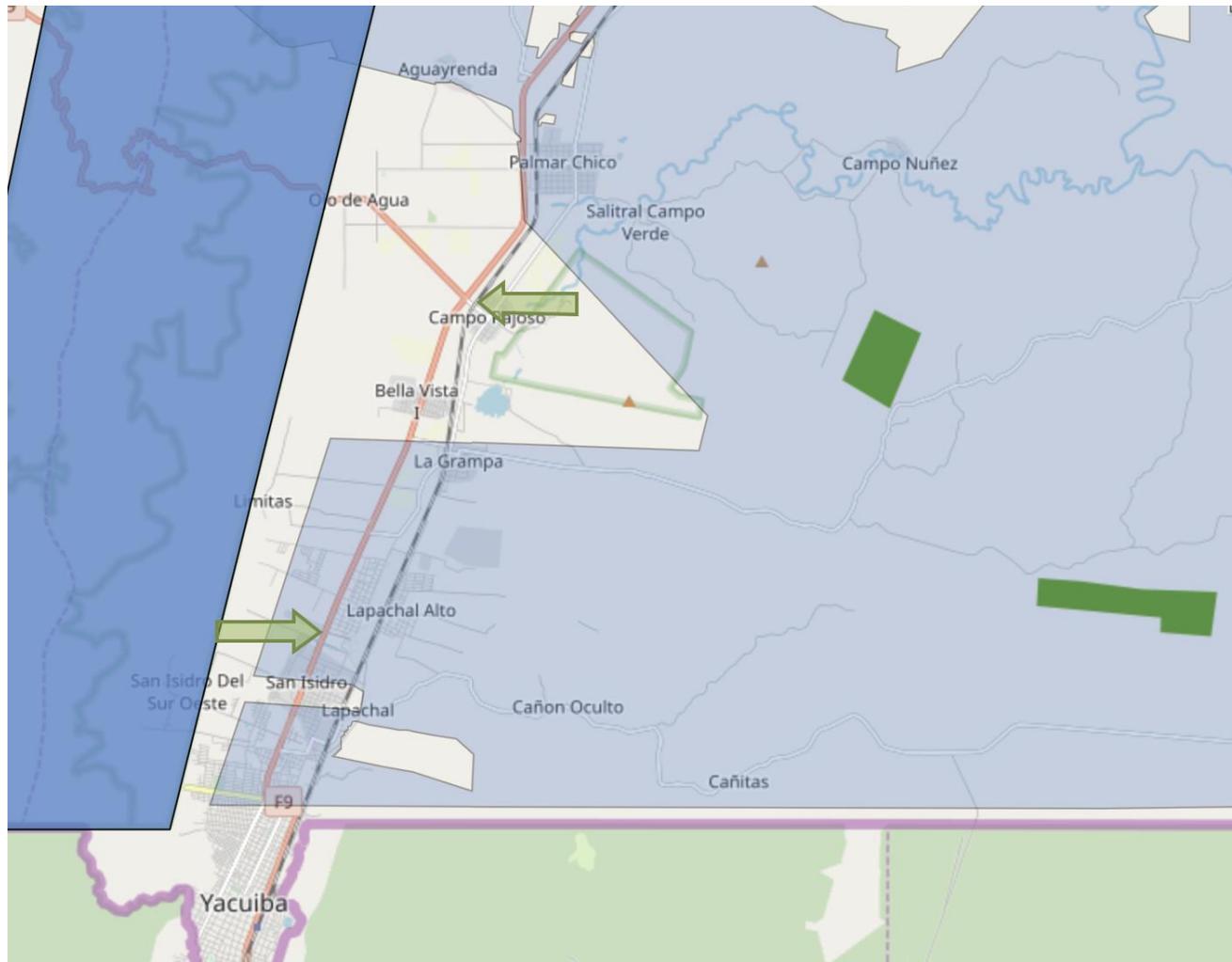
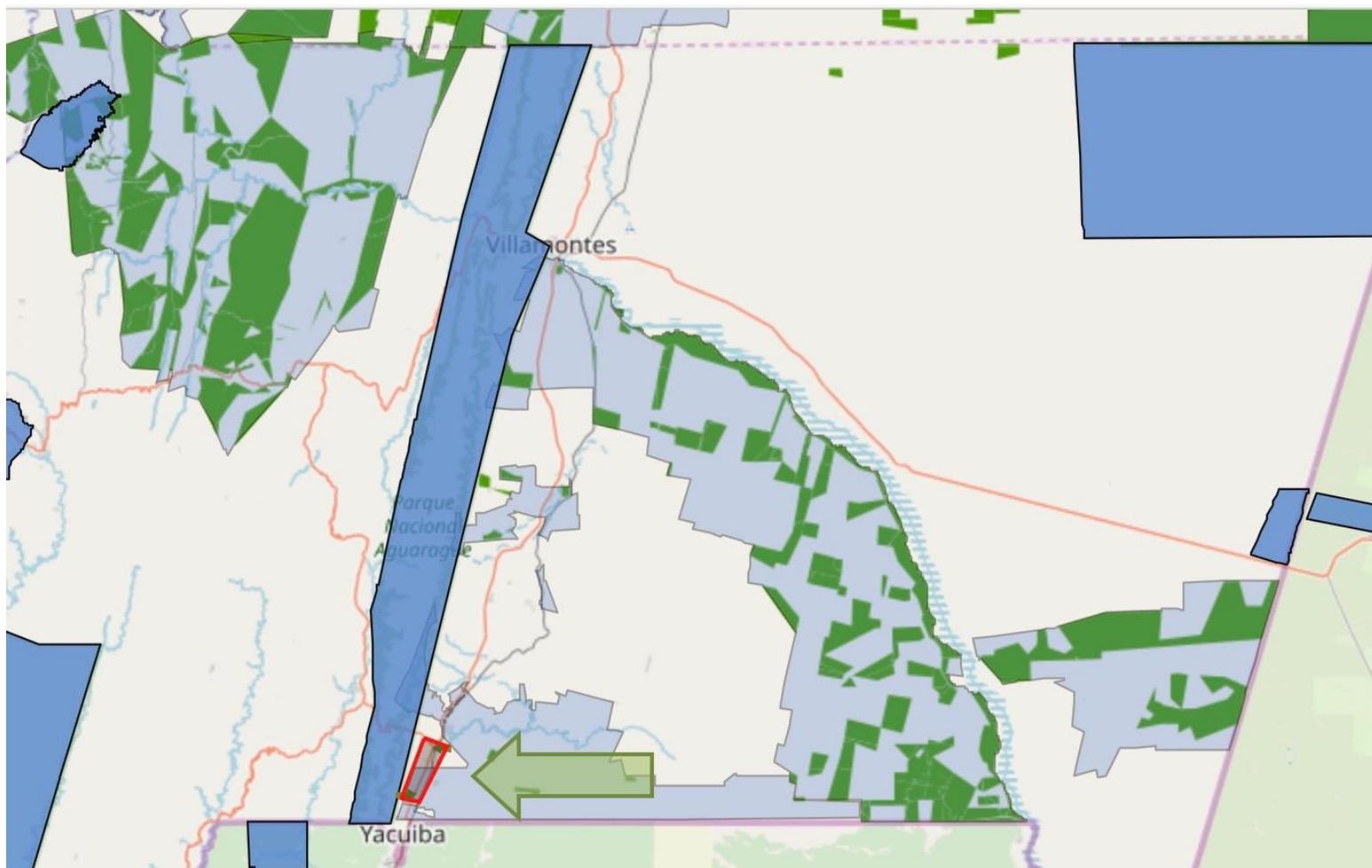


Figura 2. Mapa Regional del Área del Proyecto (polígono rojo) con Áreas Protegidas (azul oscuro), Áreas con Demanda de TCO (azul claro) y TIOCs titulados (verde)



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 del tramo carretera	Septiembre 2019	En elaboración
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Evaluación económica	Septiembre 2019	En elaboración
Administración financiera/fiduciaria	Informe de realización taller fiduciario/financiero	Septiembre 2019	En elaboración
	Primer taller de ejecución anticipada	Septiembre 2019	Pendiente de elaboración
	Segundo taller de ejecución anticipada	Noviembre 2019	Pendiente de elaboración
Gestión de riesgos	Informe de realización de taller de gestión de riesgos	Septiembre 2019	Pendiente de elaboración
Componente socioambiental	Estudios de impacto ambiental y social e informe de afectaciones	Octubre 2019	En elaboración
	Actualización de estudio de impacto ambiental y social para ser equivalente a un análisis ambiental y social y plan de gestión ambiental y social cumpliendo con las salvaguardias del Banco	Octubre 2019	En elaboración
	Informe de preparación y ejecución de consultas públicas	Octubre 2019	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).