



TETÁ REMBIAPO
HA MARANDU
Motenondeha

Ministerio de
OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES



DIRECCIÓN DE GESTIÓN SOCIO AMBIENTAL

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

PROYECTO CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE DE PARAGUAY

6 de mayo de 2016

Lista de Siglas y Abreviaturas

AA	Autoridad de Aplicación (en material social y ambiental)
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - Banco Mundial
DGSA	Dirección de Gestión Socio Ambiental
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
DPV	Dirección de Planificación Vial
DTPC	Dirección de Transparencia y Participación Ciudadana
EC	Estudios complementarios
EIAp	Estudio de Impacto Ambiental preliminar
EIAS	Estudio de Impacto Ambiental y Social
ESA	Evaluación Socio Ambiental
ESAS	Evaluación Socio Ambiental Simplificada
EsIAS	Estudio de Impacto Ambiental y Social
ETAS	Especificaciones Técnicas Ambientales y Sociales
ETAG's	Especificaciones Técnicas Ambientales Generales
FEPAS	Ficha de Evaluación Preliminar Ambiental y Social
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
MPPI	Marco de Planificación para Pueblos Indígenas
MPRI	Marco de Políticas de Reasentamiento Involuntario
MSGAS	Monitoreo y Supervisión de la Gestión Ambiental y Social
OP	Operational Policies, (Políticas Operativas) en referencia a las PSBIRF
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PAT	Plan de Adquisición de Tierras
PPI	Plan de Pueblos Indígenas
PRE	Planes de Reasentamiento Involuntario (PAT y/o PRT)
PSBIRF	Políticas de Salvaguardas del Banco Mundial
REAS	Reporte de Evaluación Ambiental y Social
REFICAS	Reporte Final Ambiental y Social
RESAS	Reporte de Seguimiento Ambiental y Social
RVN	Red Vial Nacional
TDR	Términos de Referencia
UEP	Unidad Ejecutora de Proyecto
VEA	Ventanilla de Acceso a la Información

1. MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE DE PARAGUAY	6
1.1. EL MGAS GUÍA PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO	6
1.2. OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL MGAS	7
1.3. LOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL MGAS SON LOS SIGUIENTES	7
1.4. ALCANCE Y ACTUALIZACIONES DEL MGAS	7
1.5. CONTENIDO DEL MGAS	8
1.6. ÓRGANO DE APLICACIÓN DEL MGAS	8
2. EL PROYECTO CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE EN PARAGUAY (EN ADELANTE EL PROYECTO)	8
2.1. BENEFICIARIOS DEL PROYECTO	8
2.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS BENEFICIARIOS, RESULTANTES DEL DIAGNÓSTICO SOCIO-ECONÓMICO DEL PROYECTO	9
2.3. OBRAS DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL EN EL PROYECTO	9
2.4. BALANCE DE IMPACTOS DEL PROYECTO ES AMPLIAMENTE POSITIVO	10
2.5. DETALLES DE LOS CUATRO COMPONENTES DEL PROYECTO	11
2.6. COSTOS ESTIMADOS DE LOS SUB-PROYECTO DEL PROYECTO	12
2.7. PLAZOS ESTIMADOS DEL PROYECTO	12
2.8. JUSTIFICACIÓN ESTRATÉGICA PARA LA SELECCIÓN DE SEGMENTOS VIALES	13
2.9. LICENCIA AMBIENTAL PARA OBRAS YA SELECCIONADAS COMO REFERENCIA PARA LAS QUE SERÍAN ELEGIBLES BAJO ESTE MGAS	13
3. ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO (INCLUYENDO SALVAGUARDAS Y MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA)	14
3.1. MARCO INSTITUCIONAL DE LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO	14
3.2. REVISIÓN PREVIA DE ACTIVIDADES Y DOCUMENTOS AMBIENTALES Y SOCIALES	15
3.3. SISTEMA DE ARCHIVO Y REGISTROS AMBIENTALES Y SOCIALES	15
3.4. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES RESPONSABILIDADES DE LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO	15
3.5. OTRAS ÁREAS DEL MOPC, INVOLUCRADAS EN LA GESTIÓN SOCIO AMBIENTAL	16
3.6. INSTANCIAS EXTERNAS CON LAS QUE LA DGSA ARTICULARÁ LAS ACCIONES QUE ESTARÁN BAJO SU RESPONSABILIDAD	17
3.7. ESTRUCTURA DEL EQUIPO AMBIENTAL Y SOCIAL DE LA DGSA PARA EL PROYECTO	18
3.8. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL EQUIPO AMBIENTAL Y SOCIAL PARA EL PROYECTO	18
3.9. RELACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO	18
3.10. RESUMEN DE PRINCIPALES RESPONSABILIDADES INSTITUCIONALES AMBIENTALES Y SOCIALES EN EL CICLO DEL SUB-PROYECTO	20
4. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL RELEVANTE PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO	21
4.1. POLÍTICAS DE SALVAGUARDAS DEL BANCO MUNDIAL	21
4.2. LEGISLACIÓN NACIONAL	24
4.3. MARCO INSTITUCIONAL	28
5. GUÍA PARA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DE SUB-PROYECTOS	30
5.1. RESUMEN DE ACCIONES PRINCIPALES PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DE LOS SUB-PROYECTO	30
5.2. IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES DE OBRAS VIALES PARA REFERENCIA DE ANÁLISIS	30
5.3. IMPACTOS AMBIENTALES FRECUENTES DE OBRAS VIALES	31
5.4. IMPACTOS SOCIALES FRECUENTES GENERADOS POR OBRAS VIALES	33
5.5. CATEGORIZACIÓN DE UN SUB-PROYECTO EN FUNCIÓN DEL NIVEL DE RIESGO AMBIENTAL Y SOCIAL	33
5.6. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA	34
5.7. CLASIFICACIÓN EN FUNCIÓN AL TIPO DE OBRAS Y JERARQUÍA	35
5.8. TIPOLOGÍA DE OBRAS FINANCIADAS POR EL PROYECTO	35
5.9. TIPOS DE OBRAS NO FINANCIABLES POR EL PROYECTO	36
5.10. JERARQUÍAS DE LAS VÍAS	36
5.11. CLASIFICACIÓN DE SUB-PROYECTO OBRAS Y JERARQUÍA DE VÍA	37
5.12. CLASIFICACIÓN EN FUNCIÓN A LA SENSIBILIDAD DEL MEDIO RECEPTOR (NATURAL Y SOCIAL)	38
5.13. DETERMINACIÓN DEL NIVEL DE SENSIBILIDAD DEL MEDIO RECEPTOR SEGÚN CANTIDAD DE INDICADORES AMBIENTALES Y SOCIALES MARCADOS	40

6.	CATEGORIZACIÓN SEGÚN NIVEL DE RIESGO AMBIENTAL Y SOCIAL	40
7.	ESTUDIOS REQUERIDOS EN FUNCIÓN DEL RIESGO AMBIENTAL Y SOCIAL INCLUYENDO CONSULTAS PÚBLICAS DE LOS SUB-PROYECTO	42
7.1.	EVALUACIÓN PRELIMINAR AMBIENTAL Y SOCIAL	42
7.2.	EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (EVAS)	42
7.3.	ESTUDIOS AMBIENTALES Y SOCIALES REQUERIDOS PARA LOS SUB-PROYECTO DEL PROYECTO	42
7.4.	ANÁLISIS SOCIAL Y PLANES DE REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO Y PUEBLOS INDÍGENAS.....	43
7.5.	ESTUDIOS AMBIENTALES COMPLEMENTARIOS	44
7.6.	CONSULTAS PÚBLICAS	44
7.7.	CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL	46
8.	SISTEMA DE GESTIÓN DE RECLAMOS DEL PROYECTO	46
7.8.	GESTIÓN (RECEPCIÓN, TRATAMIENTO Y RESOLUCIÓN) DE RECLAMOS DEL PROYECTO.....	47
7.9.	OTRAS INSTANCIAS DE RECLAMOS DEL SISTEMA LEGAL DE PARAGUAY	48
7.10.	GESTIÓN DE RECLAMOS DEL PLAN DE MUDANZAS RN1 Y RN 3-8	48
9.	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL.....	49
9.1.	FICHA DE EVALUACIÓN PRELIMINAR AMBIENTAL Y SOCIAL (FEPAS)	49
9.2.	REPORTE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (REAS)	49
9.3.	REPORTE DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL Y SOCIAL (RESAS).....	49
9.4.	REPORTE FINAL AMBIENTAL Y SOCIAL (REFICAS)	50
9.5.	REPORTES EN LAS HERRAMIENTAS WEB DE MONITOREO FÍSICO, AMBIENTAL Y SOCIAL Y VEA DEL PROYECTO.....	50
9.6.	RESUMEN INSTRUMENTOS Y ESTUDIOS DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL EN EL CICLO DEL SUB-PROYECTO	51
10.	MONITOREO Y SUPERVISIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL Y PROGRAMA DE APOYO INSTITUCIONAL AMBIENTAL Y SOCIAL PARA EL PROYECTO	52
10.1.	ACTIVIDADES DE LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL A REALIZARSE PREVIA A LA EFECTIVIDAD DEL PROYECTO.....	52
10.2.	PROGRAMA DE APOYO INSTITUCIONAL AMBIENTAL Y SOCIAL DURANTE EL PROYECTO.....	53
10.3.	PRESUPUESTO DEL PAIAS (EN PROCESO, A CONCLUIR ANTES DE LA EVALUACIÓN DEL PROYECTO)	54
11.	CONSULTA Y DIVULGACIÓN DEL PRESENTE MGAS.....	55
12.	ANEXOS	57
12.1.	MODELOS DE REPORTES PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO.....	57
12.2.	MAPAS DEL PROYECTO	68
12.3.	MARCO DE PLANIFICACIÓN DE PUEBLOS INDÍGENAS (MPPI) – EN DOCUMENTO SEPARADO.....	68
12.4.	MARCO DE POLÍTICAS DE REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO (MPRI) – EN DOCUMENTO SEPARADO.....	68

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1. Características de los futuros beneficiarios.....	9
Cuadro 2. Listado de Obras de Rehabilitación	10
Cuadro 3. Listado de Obras de mantenimiento.....	10
Cuadro 4. Costos estimados por tramo	12
Cuadro 5. Plazos estimados del Proyecto	12
Cuadro 6. Resumen de responsabilidades institucionales ambientales y social en el ciclo del sub-Proyecto	20
Cuadro 7. Resumen de Políticas de Salvaguarda del BIRF aplicables al Proyecto.....	22
Cuadro 8. Descripción resumida de las políticas de salvaguardas ambientales y sociales que se aplican al Proyecto.....	22
Cuadro 9. Constitución Nacional y Tratados	24
Cuadro 10. Leyes nacionales	25
Cuadro 11. Leyes de Protección Ambiental.....	27
Cuadro 12. Ejemplos de lista de control para la identificación de impactos sobre el medio natural	31
Cuadro 13. Ejemplos de lista de control para la identificación de Impactos sobre el medio socio económico	32
Cuadro 8. Modelo de análisis social de impactos para obras viales	33
Cuadro 15. Alcance de las Áreas de Influencias Directa e Indirecta del Proyecto	35
Cuadro 16. Clasificación de tipo de obras en función a la jerarquía de la vía	37
Cuadro 17. Matriz de identificación de la sensibilidad del medio receptor (natural y social).....	38
Cuadro 18. Determinación del nivel de sensibilidad del medio receptor según cantidad de indicadores marcados en la Matriz de identificación de la sensibilidad del medio receptor (natural y social)	40
Cuadro 19. Categoría de un sub-Proyecto en función del nivel de riesgo ambiental y social	40
Cuadro 20. Resumen General de instrumentos	51
Cuadro 21. Actividades en el marco de la gestión ambiental y social a realizarse previa a la efectividad del Proyecto.....	52
Cuadro 22. Programa de Apoyo Institucional Ambiental y Social para el Proyecto para durante la implementación del Proyecto.....	53
Cuadro 21. Presupuesto del PAIAS (en proceso, a concluir antes de la Evaluación del Proyecto)	54

1. MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE DE PARAGUAY

1. El presente Marco de Gestión Ambiental y Social (en adelante MGAS) del Proyecto Conectividad y Transporte de Paraguay (en adelante Proyecto) es una herramienta guía de análisis y procedimientos que deben realizarse para evaluar los impactos ambientales y sociales de los sub-proyecto de rehabilitación y mantenimiento vial del Proyecto, descritos en el componente 1 del Proyecto, y las obras menores de seguridad vial que podrían surgir del componente 2 del Proyecto. Forman parte del MGAS: el Marco de Planificación de Pueblos Indígenas y el Marco de Políticas de Reasentamiento Involuntario.

2. Asimismo, el MGAS orientó la elaboración de las Evaluaciones Ambientales y Sociales y sus respectivos Planes (EVAS) para los sub-proyecto Rutas 1 y 3-8 (PM) que serán financiados por el Proyecto y servirá de guía en su ejecución en los aspectos que sean necesarios, y también podrá ser utilizado para los casos de sub-proyecto de obras con impactos similares a los identificados en las dos EVAS y que eventualmente pudieran surgir durante la ejecución del Proyecto.

3. Nótese que pese a que la legislación nacional no requiere de audiencia pública para los sub-proyecto del nivel de riesgos e impactos ambientales y sociales del Proyecto por considerarlos bajos, la divulgación y consulta del presente MGAS y todos los documentos ambientales y sociales del Proyecto continuarán. Este MGAS será publicado en el sitio web del MOPC y en el sitio externo del Banco Mundial tan pronto sea aprobado por el Banco Mundial, reemplazando la versión que está publicada desde antes de la Evaluación del Proyecto que se realizó entre los días 3 y 5 de mayo de 2016. Asimismo, posterior a la aprobación del Proyecto por el Banco Mundial, se prevé realizar por lo menos una siguiente ronda de reuniones con los actores consultados en julio de 2015.

1.1. El MGAS guía para la gestión ambiental y social del Proyecto

4. La elaboración del MGAS está dirigida particularmente para gestionar ambiental y socialmente las obras (en adelante sub-proyecto) que serán financiados por el Proyecto. Por lo tanto, las previsiones del MGAS son consistentes con las que han servido para evaluar y desarrollar los planes de gestión ambiental y social de los sub-proyecto de rehabilitación y mantenimiento de las rutas nacionales 1 y 3-8 (RN1 y RN3-8). La aplicación del MGAS en estos dos sub-proyecto se encuentran en las Evaluaciones Ambientales y Sociales y sus Planes de Gestión Ambiental y Social: EVAS R1 y EVAS RN 3-8.

5. Asimismo y como sea necesario, el MGAS puede cubrir la gestión ambiental y social de las obras del componente 2 de seguridad vial del Proyecto – que en principio deben ser de impactos y riesgos ambientales y sociales iguales o inferiores a los de las obras de rehabilitación y mantenimiento vial, tanto para definir su elegibilidad de financiación para el Proyecto y su ejecución.

6. Los contenidos de este documento describen básicamente, las acciones y procedimientos que se consideran necesarios para evitar, minimizar o mitigar los impactos adversos al medio ambiente, al sistema socioeconómico y a las comunidades localizadas en las áreas de influencia de los sub-proyecto que se financien por el Proyecto.

1.2. Objetivo general y objetivos específicos del MGAS

7. El objetivo general del MGAS del Proyecto es proporcionar un instrumento de gestión que defina, sobre la base de diagnósticos, las metodologías, instrumentos y procedimientos que aseguren un adecuado manejo ambiental y social de los sub-proyecto que sean financiados por el Proyecto.

1.3. Los objetivos específicos del MGAS son los siguientes:

- a) Identificar la normativa más relevante de los aspectos ambientales y sociales de las obras viales que deben ser cumplidas, así como también las instituciones que estarán involucradas en el Proyecto, como marco de referencia en el cual se desarrollarán sus operaciones.
- b) Presentar las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del BIRF que permiten identificar y atender riesgos e impactos ambientales y sociales durante la ejecución y operación de los sub-proyecto, asegurando su sostenibilidad.
- c) Establecer una metodología sencilla y eficiente para la categorización de los sub-proyecto de infraestructura que se propongan en términos de su nivel de riesgo ambiental y social, a los fines de identificar los estudios requeridos para cumplir tanto con la normativa local como con las Políticas de Salvaguarda del Banco.
- d) Definir los instrumentos de gestión ambiental y social (medidas, especificaciones, planes, etc.) a desarrollar durante las fases del ciclo de un sub-Proyecto a fin de asegurar su calidad y la sostenibilidad ambiental y social.
- e) Identificar las responsabilidades institucionales para la adecuada gestión ambiental y social y definir los procedimientos que deben ser aplicados a lo largo del sub-Proyecto. y
- f) Establecer un Plan para el Gerenciamiento Ambiental y Social que contribuya al adecuado monitoreo y supervisión de las Obras del Proyecto y consecuentemente a la mejora de la capacidad técnica-socio ambiental del MOPC y del sector y de la calidad de los sub-proyecto de infraestructura vial.

1.4. Alcance y actualizaciones del MGAS

8. El MGAS ha sido diseñado para uso interno del MOPC y por extensión para las demás instituciones con responsabilidades en la ejecución del Proyecto. A su vez constituye un documento de carácter público que estará disponible para cualquier interesado sobre el Marco de Gestión Ambiental y Social del Proyecto.

9. Este instrumento fue preparado sobre la base de un principio de flexibilidad, de modo de permitir la adopción de las nuevas necesidades o requerimientos que eventualmente surjan de nuevas consultas y de la implementación de los sub-proyecto de infraestructura que financiará el Proyecto.

10. En tal sentido, el MGAS podrá ser actualizado periódicamente Todo cambio deberá ser a satisfacción del Banco.

1.5. Contenido del MGAS

11. El MGAS, se organiza en 11 capítulos y un grupo de anexos. En los capítulos se desarrollan: MGAS; el Proyecto, sus objetivos de desarrollo y beneficiarios y componentes; los arreglos institucionales para la gestión ambiental y social (incluyendo salvaguardas y mecanismos de participación ciudadana); el marco legal e institucional relevante para la gestión ambiental y social, guía para la evaluación ambiental y social de sub-proyecto; los estudios requeridos en función del riesgo ambiental y social incluyendo consultas públicas de los sub-proyecto; el sistema de gestión de reclamos del Proyecto; los instrumentos de gestión ambiental y social; el programa de apoyo institucional ambiental y social para el Proyecto; las consultas y divulgación del MGAS.

1.6. Órgano de aplicación del MGAS

12. Este Marco será aplicado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), en concordancia con los arreglos institucionales del Proyecto, a través de la Dirección de Gestión Ambiental y Social (DGSA) y las demás instancias involucradas en los procesos y resultados ambientales y sociales del Proyecto, que se describen en el capítulo sobre arreglos institucionales de la gestión ambiental y social del Proyecto.

2. EL PROYECTO CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE EN PARAGUAY (en adelante el Proyecto)

13. El Proyecto de Conectividad y Transporte (Proyecto en adelante) es una operación de 100 millones de USD financiado por un préstamo de Financiación de Proyectos de Inversión del Banco Mundial que tiene dos objetivos de desarrollo: (i) reducir los costos de transporte y mejorar la seguridad vial en algunas secciones seleccionadas de rutas pavimentadas que cruzan cinco departamentos geográficos (San Pedro, Caaguazú, Canindeyú, Misiones e Itapúa); y (ii) mejorar la capacidad de planificación y manejo de los activos viales nacionales.

2.1. Beneficiarios del Proyecto

14. Los beneficiarios principales del Proyecto serán usuarios de rutas 1 y 3, incluyendo agricultores, ganaderos y empresas de carga y transporte de pasajeros del área de influencia y más allá de la misma. Los beneficios para ellos se acumularán gracias a la reducción prevista de los costos y tiempos de viaje junto con los resultados de seguridad vial que se acompañan. Entre los usuarios de las carreteras y de los beneficiarios, el Proyecto se dirige de igual forma tanto a hombres como mujeres.

15. En un nivel más general, la rehabilitación de las rutas nacionales en el sur (RN 1) y en el norte (RN 3-8) de Paraguay traerá mejor conectividad a un área de influencia extendida que comprende Distritos de estos cinco Departamentos¹: San Pedro, Canindeyú, Caaguazú, Misiones e Itapúa, atendiendo las necesidades de movilidad y accesibilidad de 385,000 habitantes. Este grupo clave de beneficiarios disfrutará de mejor conectividad a los mercados, empleos y servicios. La mayoría de estos beneficiarios están situados debajo de la

¹ Departamentos y Distritos: San Pedro – Distritos de 25 de Diciembre, Capiibary, General Aquino, Guayaibi, Itacurubí del Rosario; Caaguazú - Distritos de Coronel Oviedo y San Joaquín.; Canindeyú – Distrito de Jasy Kañy ; Misiones - Distritos de Ayolas, Santa María, Yabebyry; e Itapúa – Distritos de Artigas, Cambyreta, La Paz, Fram, Jesús, Capitán Miranda, Nueva Alborada, San Cosme y Damián, Trinidad)

línea de pobreza. El Proyecto también incluye a mujeres como a 2.985 indígenas. Los consumidores finales del área y más allá también se beneficiarán indirectamente de los menores costes de transporte y logística, y que debería trasladarse en menores precios para los consumidores de bienes.

2.2. Características de los beneficiarios, resultantes del Diagnóstico socio-económico del Proyecto

16. El resumen de las características de los beneficiarios como resultado del Diagnóstico socio-económico del Proyecto se presenta en la Tabla siguiente:

Cuadro 1. Características de los futuros beneficiarios

Indicador	Descripción	Tramo 1 (Ruta 3/8)	Tramo 2 (Ruta 1)	Sin discriminar
		Porcentaje		
Ocupación del jefe de Familia	Agricultores y trabajadores agropecuarios	82,7%	80,6%	
	Trabajadores de servicios y comerciantes	7,6%	4,7%	
	Trabajadores no calificados	3,6%	10,4%	
	Operadores de maquinarias	1,6%	0,0%	
	Técnicos y profesionales de nivel medio	1,6%	0,0%	
	Oficiales, operarios, artesanos y afines	1,2%	0,5%	
	Fuerzas armadas	0,0%	0,5%	
	Personal de Administración pública y privada	0,0%	3,3%	
Nivel de Educación del Jefe de familia	Completó 4 años de primaria o menos	71,5%	83,0%	
	Completó 8 años de primaria o menos	19,8%	10,0%	
	Completó 3 años de secundaria o menos	2,7%	2,0%	
	Completó secundaria o superior	4,0%	3,0%	
	Actualmente matriculado en universidad	0,3%	0,0%	
	Otros	0,3%	0,0%	
Modo de transporte del jefe del hogar	Moto			48,0%
	Peatón			35,0%
	Auto			3,0%
	Bus			4,0%
	Taxi			5,0%
	Bicicleta			1,0%
Encuentra problema para acceder a su destino	Si	82,0%	79,4%	
	No	18,0%	20,6%	
Existe una línea de transporte que llegue regularmente a su	Si	6,0%	28,5%	
	No	94,0%	71,5%	
Calificación Promedio de la Calidad de la Ruta	(Siendo 1 mala y 5 excelente)	3,0	2,5	
Calificación Promedio de la Calidad de los caminos vecinales	(Siendo 1 mala y 5 excelente)	1,6	1,5	

2.3. Obras de rehabilitación y mantenimiento vial en el Proyecto

17. El Proyecto incluye obras de rehabilitación y mantenimiento vial basadas en desempeño (CREMA) que serán realizadas en rutas pavimentadas ya existentes por más de 452 años y utilizando la misma franja de dominio e incluye obras como sigue:

2 L a Ruta 1 fue pavimentada en el año 1969, mientras que el tramo Tacuara – Carayaó de la Ruta 3 en el año 1985. Los demás tramos a intervenir fueron pavimentados entre los años 1989 y 2005. (Fuente: Dirección de Planificación Vial, SNIP-2016)

a) Rehabilitación

Cuadro 2. Listado de Obras de Rehabilitación

Ítem	Descripción	Unidad	Cantidad
1	Limpieza de Franja de dominio	km	318,65
2	Excavación de zanjas de drenaje	m3	2.860,00
3	Excavación de bolsones	m3	250,00
4	Terraplén	m3	250,00
5	Bacheo superficial	Tn	31.012,93
6	Bacheo profundo	m2	1.590,00
7	Sellado de fisuras	kg	8.085,00
8	Sellado de grietas	M	990,00
9	Regularización de gálibo por relleno	tn	500,00
10	Regularización de gálibo por fresado	tn	2.195,00
11	Riego de imprimación	Lt	101.086,59
12	Riego de liga	Lt	1.026.234,86
13	C°A° convencional	m3	21.885,42
14	C°A° con polímero de bajo espesor	m3	21.005,86
15	Microaglomerado en frío	m2	461.956,00
16	TS Simple en Banquina	m2	257.643,80
17	TS Doble en Banquina	m2	230.650,40
18	Limpieza de drenes	gl	1,00
19	Remoción de bastones de C°A°	gl	1,00
20	Cunetas revestidas de Hormigón	m3	203,52
21	Defensa metálicas	M	8.250,00
22	Defensas de Hormigón (puente)	M	50,00
23	Señalización horizontal	m2	103.624,80
24	Tachas reflectivas bidireccionales	Un	31.865,00
25	Tachones reflectivos	Un	2.450,00
26	Señalización vertical	m2	669,00
27	Mojones de kilometraje	Un	46,00
28	Instalaciones y Ser. Esp.	gl	1,00
29	Movilización	gl	1,00
30	C°A° con polímero	m3	12.140,96
31	Fresado y Reposición de C°A°	tn	2.092,20
32	C°A° con polímero	m3	38.668,81
33	Juntas para puentes	m2	125,9
34	Control de Erosión Pie de Talud	Gl	1
35	Cordón de Hormigón	M	200

Fuente: Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

b) Mantenimiento

Cuadro 3. Listado de Obras de mantenimiento

Item	Descripción	Unidad	Cantidad
1	Limpieza de Franja de dominio	km	2,00
2	Tachas bidireccionales	u	12,00
3	Barreras metálicas	m	16,00
4	Señalización horizontal	m2	250,00
5	Señalización vertical	m2	0,56
6	Bacheo superficial con C°A°	t	16,00
7	Limpieza de alcantarillas	u	4,00
8	Reparación de bordes de banquina con C°A° (accesos laterales)	m3	0,20
9	Sellado de fisuras	m	400,00

Fuente: Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

2.4. Balance de impactos del Proyecto es ampliamente positivo

18. Estos impactos incluyen la reducción de costos de transporte, mejora de seguridad vial, aumento de oportunidades de empleo, mejora de acceso a empleo, mercados y servicios básicos tales

como salud y educación, mejora de conectividad de comunidades más excluidas tales como los indígenas. Los impactos negativos serán mayoritariamente temporales (ruidos, interrupción del tránsito, interrupción de servicios, contaminación, entre otros) y se darán en la etapa constructiva de las obras.

2.5. Detalles de los cuatro componentes del Proyecto

19. Componente 1: Rehabilitación y Mantenimiento Vial Contratos CREMA (incluyendo la supervisión de las obras y contingencias 77.54 millones de USD). Este componente apoyará la rehabilitación y el mantenimiento de unos 320 km de carreteras nacionales pavimentadas (en tramos de las rutas 3-8: Malla Norte y 1: Malla Sur), a través de la ejecución de dos contratos basados en resultados, bajo la modalidad CREMA, evolucionando y ampliando aún más la experiencia del país con contratos basados en el desempeño apoyados en el marco del Proyecto anterior, incluyendo la supervisión de las obras durante el periodo de contrato. Este componente también financiará la implementación del Plan de Mudanzas del Proyecto.

20. Componente 2: Seguridad Vial (12 millones de USD). Este componente comprende dos (2) subcomponentes: (i) Subcomponente 2.1. La financiación de las intervenciones de seguridad vial (rotondas, barandas laterales, cunetas, pasarelas peatonales, señalización), incrustados en los dos contratos CREMA, apuntando a los usuarios más vulnerables a lo largo de los dos corredores. Las intervenciones se priorizan como resultado de una auditoría de seguridad vial llevada a cabo durante la preparación del Proyecto. (ii) Subcomponente 2.2. Un sub-componente piloto adicional apoyará medidas de seguridad vial identificadas y priorizadas por los municipios elegibles de un catálogo de intervenciones predefinidas como posibles. Los municipios que deseen acceder a estos fondos tendrían que cumplir con ciertos criterios de elegibilidad, criterios que serían diseñados en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial de reciente creación. Para evitar arreglos institucionales complejos, una vez que un municipio es elegible, el MOPC implementaría las intervenciones acordadas. El objetivo general consiste en llevar el tema de la seguridad vial a la vanguardia de las agendas políticas de los gobiernos nacionales y municipales para reducir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito.

21. Se obtuvo una donación del Fondo Mundial para la Seguridad Vial para proporcionar apoyo a la ANTSV en sus etapas iniciales en áreas tales como: (i) la creación de la licencia y el registro nacional y un sistema nacional de evaluación del conductor; (ii) el fortalecimiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial; (iii) el fortalecimiento de la conciencia pública a través del diseño de campañas de educación y comunicación eficaces; y (iv) fortalecimiento institucional y apoyo a los gobiernos municipales a través de la dirección de la ANTSV para desarrollar planes locales de seguridad vial, estrategias y programas (a través de la financiación que se ha proporcionado en el Componente 2 del Proyecto).

22. Componente 3: Planificación y Manejo de los Activos Viales (7 millones de USD). Este componente apoyará la consolidación de metodologías de gestión de carreteras estratégicas del MOPC y sistemas a través de: (i) completar el inventario de la red de carreteras; (ii) la ampliación, operación y mantenimiento del sistema de conteo de tráfico; y (iii) operativa del sistema de gestión de activos.

23. Componente 4: Gestión del Proyecto y Apoyo a la Implementación (6,51 millones de USD). Este componente proporcionará asistencia a MOPC en la ejecución del Proyecto,

apoyando: (a) los costes asociados relacionados con las funciones de gestión de la Unidad de Ejecución del Proyecto (UEP); (B) auditorías anuales; (c) el sistema web VEA de participación ciudadana del Proyecto y los tres mecanismos (manejo de reclamos, mapa interactivo de obras civiles, herramienta de monitoreo físico, financiero, ambiental y social); (d) y la gestión ambiental y social, incluyendo las actividades de supervisión del cumplimiento de las salvaguardas

24. Las obras se realizarán en los Departamentos de Misiones, Itapúa, Caaguazú, San Pedro y Canindeyú, de la Región Oriental del Paraguay. Los subProyectos de Rehabilitación del Proyecto se denominan Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (CREMA).

25. Las trazas o mallas, sobre trazado ya existente, que serán objeto de rehabilitación y mantenimiento se divide en dos sub-proyecto:

- a) Tramo 1: Yasy Kañy – Mbutuy; Rotonda Calle 6000/Ruta 3 – Tacuara; Acceso Santaní y Tacuara Carayao” (en adelante Ruta 3 o malla Norte) y,
- b) Tramo 2: San Juan Bautista – Cnel. Bogado – Encarnación” (en adelante Ruta 1 o malla sur).

2.6. Costos estimados de los sub-proyecto del Proyecto

26. Los recursos necesarios para la ejecución de los sub-proyecto que serán financiados por el Proyecto, por tramos/mallas, son estimados como sigue:

Cuadro 4. Costos estimados por tramo

Tramo	Departamento	Longitud	Montos	%
		(Km)	(en mill US\$)	
Tramo 1. Rutas 3 y 8 Malla Norte	Mbutuy – Yasy Kañy	70,55	19,3	24,70%
	Rotonda Calle 6000 / Ruta 3 – Tacuara	12	2,5	3,20%
	Acceso a San Estanislao	4,4	0,92	1,20%
	Carayao – Tacuara	62	12,9	16,50%
Tramo 2. Ruta 1 Malla Sur	San Juan Bautista - Coronel Bogado – Encarnación	169,7	31,86	40,70%
	Servicios de consultoría, fiscalización		5,4	6,90%
	Monitoreo y Supervisión de la Gestión Ambiental y		2,01	2,60%
	Contingencias, imprevistos		3,38	4,30%
	TOTAL	318,65	78,34	100%

2.7. Plazos estimados del Proyecto

27. Los plazos estimados del Proyecto serán los siguientes:

Cuadro 5. Plazos estimados del Proyecto

Concepto	Fechas
Periodo de Ejecución	7 años (julio 2016 a julio 2023)
Compromiso de Recursos	7 años (julio 2016 a julio 2023)
Fecha de inicio de vigencia del	julio 2016

Concepto	Fechas
Proyecto	
Plazo máximo para la finalización de los trabajos contratados	31 Marzo 2023
Plazo de desembolsos	30 Junio 2023
Periodo máximo para efectuar desembolsos del Préstamo	30 Junio 2023

28. La fecha de cierre del Proyecto sería el 30 de Julio de 2023 o la fecha posterior que sea acordada entre el MOPC y el Banco.

2.8. Justificación estratégica para la selección de segmentos viales

29. A través de la inversión para mejorar la calidad y el desempeño de la malla vial de la Red Vial del Paraguay, se está contribuyendo a mejorar el servicio y la accesibilidad, la integración regional, la productividad y la competitividad de la región. Por lo anterior, dentro de este Proyecto se ha analizado en detalle el sector vial y la malla vial para determinar los segmentos viales que pueden ser elegibles y estar sujetos a cofinanciación por parte del Banco Mundial. La priorización y selección de segmentos y sub-proyecto responde a una estrategia holística, la cual debe estar enmarcada dentro del Plan de Inversión de la Dirección de Planificación Vial (DPV).

30. Como primer lineamiento general para la selección de tramos y segmentos, están los lineamientos generales dados por la Dirección de Planificación Vial del MOPC. En el sector transporte, ha venido adelantándose el fortalecimiento de la conectividad de la malla vial a través de préstamos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - Banco Mundial (BIRF), la Confederación Andina de Fomento (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM), atendiendo la nueva política de impulsar estos componentes en todos los Proyectos.

31. Los criterios de la DPV reflejan la voluntad de todo el espectro vial del Paraguay, en una planificación concertada del desarrollo futuro y de una política de ordenamiento territorial en el sector vial. En consecuencia, se contemplan propuestas de soluciones técnicas a las necesidades de las distintas redes a nivel nacional que abarcan desde el mejorado de las calzadas naturales hasta la construcción de autopistas, modernizando, ampliando y mejorando la transitabilidad y seguridad, con una idea integradora de la Red Vial del Paraguay y tendiendo a una efectiva reducción del costo del transporte y a aumentar la productividad y competitividad global y sectorial de los productos paraguayos tanto en los mercados locales como internacionales.

2.9. Licencia ambiental para obras ya seleccionadas como referencia para las que serían elegibles bajo este MGAS

32. Según la legislación nacional, específicamente la Ley Nº294/93 De Evaluación de Impacto Ambiental de la República del Paraguay y los Decretos Reglamentarios Nº 453/13 y Nº 953/13, que establece el procedimiento y los requerimientos para someterse al proceso de evaluación de impacto ambiental y el licenciamiento ambiental, para las obras de este Proyecto, que son de rehabilitación y mantenimiento

vial, se establece la utilización de un Plan de Gestión Ambiental Genérico (PGAG) ¹ emitido por la Secretaría del Ambiente (SEAM).

33. Asimismo, pese a que la SEAM no requiere Audiencia Pública para los sub-proyecto del Proyecto, las evaluaciones y planes han sido sometidos a procesos de Consulta Pública, conforme a los requerimientos del BIRF y del MOPC. Las Especificaciones Técnicas Ambientales y Sociales (ETAS) comprenden suficientemente los requerimientos del PGAG.

3. ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO (INCLUYENDO SALVAGUARDAS Y MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA)

3.1. Marco institucional de la gestión ambiental y social del Proyecto

34. Las responsabilidades institucionales sobre la gestión ambiental y social y participación ciudadana del Proyecto están alineadas a los acuerdos sobre arreglos institucionales y de ejecución del Proyecto dentro del MOPC, que establece como ejecutora al MOPC a través de la Dirección de Vialidad (DV), a la como el principal interlocutor ante el Banco y a las dependencias funcionales del MOPC como responsables de los componentes técnicos y resultados esperados del Proyecto.

35. En este marco, la gestión ambiental y social del Proyecto será de responsabilidad de la Dirección de Gestión Socio-ambiental (DGSA). Directamente o a través de terceros delegados a su cargo como sea pertinente, la DGSA será responsable de la evaluación, elaboración y supervisión de los planes ambientales y sociales y programas de las Especificaciones Técnicas Ambientales y Sociales (ETAS), obtención de las licencias, incluidas las ambientales - como sean necesarias- y del mantenimiento y archivo de los documentos ambientales y sociales de todas las obras (sub-proyecto) que serán financiadas por el Proyecto. Los planes ambientales y sociales incluirán programas con las ETAS correspondientes, previsiones sobre comunicación y manejo de la retroalimentación ciudadana y reclamos del Proyecto, que serán ejecutados por las empresas contratistas y fiscalizados por firmas fiscalizadoras.

36. Los arreglos institucionales han considerado los principales riesgos planteados por las lecciones de la ejecución del actual Proyecto de mantenimiento vial y la evaluación de la capacidad ambiental y social del MOPC, llevada a cabo durante la preparación de este Proyecto; y así estos arreglos incluyen medidas mitigatorias para enfrentar: (i) la discontinuidad de la responsabilidad de la gestión ambiental y social del Proyecto debido a muchos cambios en la antigua unidad ambiental del MOPC; (ii) la falta de coordinación y colaboración en cuestiones ambientales y sociales intra-ministerio; (iii) insuficiente calificación en el manejo ambiental y social; y (iv) diferencias entre las normas de salvaguardas ambientales y sociales del Banco y los sistemas del MOPC, en particular los relacionados con el reasentamiento y los pueblos indígenas, que han afectado la supervisión interna del MOPC y el cumplimiento externo por parte de contratistas y fiscalizadores.

37. La DGSA, que ha sido reestructurada y fortalecida con la incorporación de especialistas ambientales y sociales en los últimos años, entre los cuales algunos con experiencia en las políticas de salvaguardas del Banco, ha conducido la evaluación y la preparación de los planes y programas de gestión ambiental y social para los sub-proyecto

CREMA que se desarrollarán en las Rutas 3 -8 y 1 y el presente Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), que será parte del Manual Operativo (MO) del Proyecto. Todos estos instrumentos fueron desarrollados sobre la base de los principios y procedimientos de las políticas de salvaguardas del Banco Mundial (OP 4.01, 4.11, 4.10 y 4.12) y la legislación nacional.

38. Adicionalmente, un **Programa de Apoyo Institucional Ambiental y Social para el Proyecto** fue preparado e incluido en el **Componente 4. Gestión Del Proyecto y Apoyo a la Implementación del Proyecto**. Este PAIAS, que se presenta en este documento, incluirá detallados términos de referencia en el Manual Operativo del Proyecto.

3.2. Revisión previa de actividades y documentos ambientales y sociales

39. Todas las actividades ambientales y sociales, incluyendo los términos de referencia, evaluaciones, planes y programas serán de revisión previa por parte del Banco.

3.3. Sistema de archivo y registros ambientales y sociales

40. Los registros que reflejan la gestión ambiental y social del Proyecto por obras / servicios serán archivados y mantenidos por la DGSA. Estos registros se mantendrán durante al menos dos años después de la fecha de cierre del Proyecto. Los registros incluirían términos de referencia, evaluaciones, planes, programas, gestión de reclamos, y cualquier notificación pública o información relacionada a las salvaguardas ambientales y sociales.

3.4. Resumen de las principales responsabilidades de la gestión ambiental y social del Proyecto

41. En los siguientes apartados se resumen las principales responsabilidades de la gestión ambiental y social del Proyecto, mismas que serán detalladas en el Manual Operativo.

42. EL MOPC, a través de la DGSA, tiene las siguientes responsabilidades en la gestión ambiental y social del Proyecto:

- a. Realizar por sí, o a través de terceros contratados para al efecto – cuando sea pertinente, las actividades de formulación, evaluación y preparación de los instrumentos ambientales y sociales de los sub-proyecto viales en todo su ciclo a ser financiados por el Proyecto, siguiendo los acuerdos de la operación, que incluyen los estándares asociados a las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del Banco Mundial (evaluación y aplicación de las mismas, incluyendo las evaluaciones ambientales, reasentamiento involuntario, pueblos indígenas y otros. En caso de ser necesario, el Proyecto podrá financiar el costo de la contratación de una firma consultora o de consultores individuales para realizar los trabajos de supervisión que sean aceptables para el Banco, en cuyo caso la DGSA solicitará a la contratación de los mismos y tendrá la responsabilidad de supervisarlas e informar sobre su desempeño siguiendo estrictamente los criterios ambientales y sociales bajo las cuales se ha estructurado esta operación.

- b. Implementar el Plan de Mudanzas de las RN 1 y RN 3-8 con el apoyo de la Firma que ejecutará aquellas actividades/programas que no sean de exclusiva ejecución del MOPV. Véase el PM por separado.
- c. Destinar los recursos humanos, técnicos y administrativos necesarios para garantizar el cumplimiento de los acuerdos ambientales y sociales del Proyecto.
- d. Gestionar las autorizaciones ambientales correspondientes de los sub Proyectos en caso necesario.
- e. Coordinar la implementación de la Herramienta web de Monitoreo de Ejecución Física, Ambiental, Social y Financiera de Obras del MOPC para su adecuada y oportuna integración al Sistema VEA del MOPC/Proyecto, incluyendo el módulo para gestionar la interacción/reclamos MOPC-ciudadanía.
- f. Supervisar y coordinar la implementación de los programas de los planes ambientales y sociales previstos en las ETAS por parte de las Empresas Contratistas.
- g. Analizar los Informes ambientales y sociales presentados por la Empresa Fiscalizadora y la Contratista y dictaminar sobre su cumplimiento y pago como correspondiera.
- h. Coordinar y supervisar el programa de participación ciudadana y las consultas públicas.
- i. Realizar las acciones de monitoreo y supervisión de la gestión ambiental y social.
- j. Elaborar/consolidar como sea el caso de toda la información ambiental y social del Proyecto y entregar a la UEP del Proyecto, incluyendo la generada por la herramienta web de monitoreo ambiental y social y participación ciudadana para facilitar el seguimiento a los diferentes indicadores de avance del Proyecto. Véanse más detalles en la sección de Participación Ciudadana del Proyecto.

3.5. Otras áreas del MOPC, involucradas en la gestión socio ambiental

- 43. La DGSA para cumplir con los requerimientos de la gestión ambiental y social del Proyecto a su cargo, articulará sus acciones con otras dependencias del MOPC, que también están involucradas en los diferentes procesos que forman parte de tal gestión.
- 44. Las dependencias del MOPC con las que la DGSA articulará sus acciones son:
 - a) Dirección de Vialidad: colaborar con esta Dirección que es responsable de la ejecución de los Proyectos viales del MOPC, y en este caso, contraparte del Banco para el Proyecto.
 - b) Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP): colaborar con esta Unidad, i.e. proveyéndole adecuada y oportunamente de toda la información ambiental y social y de participación ciudadana relativa para el adecuado monitoreo del Proyecto tanto para la gestión interna como para el Banco.
 - c) Dirección de Planificación Vial: colaborar con la Dirección que lidera la planificación y coordinación todas las obras viales del MOPC, desde su etapa de pre factibilidad.
 - d) Dirección de Comunicación del MOPC: Trabajo en conjunto para la difusión del Proyecto a través de la página web y otros canales y medios de comunicación del MOPC y los programas de comunicación del Proyecto.
 - k. Dirección de Transparencia y Participación Ciudadana (DTPC): Trabajar en conjunto con la DTPC en la promoción de la participación ciudadana en el Proyecto: (i) apoyando la implementación del mecanismo web de retroalimentación – reclamo de la Ventana de Acceso a la Información del MOPC (VEA), parte de las tres herramientas web del sistema web de participación ciudadana del Proyecto VEA, previsto en el

Proyecto para la adecuada y oportuna recepción, canalización y resolución de la retroalimentación y reclamos que pudieran surgir en el Proyecto; y (ii) de la herramienta web de monitoreo ambiental y social del Proyecto. El mecanismo web de retroalimentación – reclamo de la VEA: (i) registrará interacción/reclamos desde distintos lugares de inicio (mesa de entrada MOPC, sitio de obra, web, teléfono, redes sociales y dispositivos móviles) en una base de datos central; (ii) distribuirá automáticamente a las dependencias responsables del MOPC para su resolución y retorno al ciudadano. El mecanismo está preparado para integrarse con sistemas externos como el Portal Unificado de Información Pública (en el marco de la implementación de la Ley de Acceso a la Información de PY). Véanse más detalles en la sección de Participación Ciudadana del Proyecto.

3.6. Instancias externas con las que la DGSA articulará las acciones que estarán bajo su responsabilidad

45. Debido a que los planes ambientales y sociales de los dos sub-proyecto que serán financiados por el Proyecto estarán a cargo de la Contratista de obras civiles, estará a cargo de la DGSA el cumplimiento de las previsiones ambientales y sociales de sus contratos como sigue:

- a) Contratista de obras civiles. El Contratista será el responsable de la implementación de las ETAS de los contratos de obras de los sub-proyecto – salvo el Plan de Mudanzas (que está a cargo de la DGSA). Al margen de su responsabilidad legal y técnica, el Contratista deberá acatar las instrucciones que imparta la Fiscalización con respecto a las ETAS, las cuales se efectuarán siempre por escrito y de conformidad con los términos y condiciones de los documentos de licitación y de los contratos de obra. Es obligación del Contratista facilitar el acceso a las informaciones y documentos a la Fiscalización, a fin de que ésta pueda documentar los temas de su responsabilidad. Dentro del primer mes de emitida la Orden de Inicio, el Contratista está obligado a presentar un Plan de Acción Socio-Ambiental - PASA para la revisión y posterior aprobación de la DGSA a través de la Fiscalización Técnica o Ambiental de la Obra.
- b) Fiscalización Ambiental y Social. La misma formará parte del conjunto de acciones de la fiscalización de obras. La DGSA del MOPC estará representada en el terreno por la Fiscalización, en todo lo relacionado al control de implementación de los diferentes Programas de las ETAS de los contratos de obras mediante el seguimiento y control de las medidas adoptadas por el Contratista y comprometidas en el plan de acción para evitar o minimizar los efectos no deseados que puedan provocar las tareas implicadas en la construcción de las obras. La Fiscalización deberá conocer y hacer cumplir estas ETAS.
- c) Secretaría del Ambiente. Mantener informada a la SEAM sobre todas las actividades ambientales y sociales de los sub-proyecto, y coordinar todo lo que sea necesario para el logro de los objetivos de los mismos.
- d) Instituto del Indígena (INDI). Mantener informado al INDI de todas las actividades relacionadas con las comunidades indígenas y coordinar todo lo que sea necesario para el logro de los objetivos del PPI del Proyecto.

3.7. Estructura del Equipo Ambiental y Social de la DGSA para el Proyecto

46. El equipo de la DGSA asignado al Proyecto será liderado por el Director de la DGSA y estará conformado por tres Especialistas, ambiental, social y comunicación.

3.8. Funciones y responsabilidades del Equipo Ambiental y Social para el Proyecto

47. Las principales funciones y responsabilidades de cada uno de los miembros del Equipo Ambiental y Social para el Proyecto que son detalladas en los TDRs incluidos en el Manual Operativo del Proyecto, son resumidas seguidamente:

48. Director de la DGSA: es el responsable del cumplimiento de las actividades, productos y resultados de la gestión ambiental y social del Proyecto, incluyendo el desempeño de los especialistas a su cargo y de las relaciones sobre la gestión ambiental y social interna en el MOPC e interinstitucionales tales como la SEAM y el INDI.

49. Especialista ambiental: es el responsable de realizar las evaluaciones ambientales de los sub-proyecto componentes del Proyecto, así como gestionar las autorizaciones ambientales de los mismos en caso necesario. Además: i) debe mantener el registro de los documentos de carácter ambiental y elaborar el componente ambiental del REAS, RESAS, REFICAS y otros; ii) preparar las documentaciones necesarias para trámites con el Banco para su remisión por la Unidad Ejecutora del Proyecto; iii) supervisar la implementación de los planes ambientales por parte de las Empresas Contratistas. Otros detalles son incluidos en el Manual Operativo del Proyecto.

50. Especialista social: es el responsable de realizar las evaluaciones sociales de los sub-proyecto componentes del Proyecto, así como de: i) debe mantener el registro de los documentos de carácter social y elaborar el componente social del REAS, RESAS, REFICAS y otros; ii) liderar la implementación del Plan de Mudanzas; ii) preparar las documentaciones necesarias para trámites con el Banco para su remisión por la Unidad Ejecutora del Proyecto; iii) supervisar la implementación del Plan de Pueblos indígenas por parte de las Empresas Contratistas. Otros detalles son incluidos en el Manual Operativo del Proyecto.

51. Especialista en comunicación: responsable de asistir y supervisar: (a) la preparación y realización de consultas o audiencias públicas; (b) el manejo y resolución de consultas, reclamos de carácter ambiental y social durante la ejecución de obras, en coordinación con la Dirección de Transparencia y Participación Ciudadana y la Dirección de Comunicación; ii) preparar las documentaciones necesarias para trámites con el Banco para su remisión por la Unidad Ejecutora del Proyecto; iii) supervisar la implementación de los programas de comunicación y manejo de reclamos a cargo de las Contratistas. Otros detalles son incluidos en el Manual Operativo del Proyecto.

3.9. Relación de la participación ciudadana y la gestión ambiental y social del Proyecto

52. La gestión ambiental y social del Proyecto está estrechamente vinculada con la participación de los diferentes grupos de interés del Proyecto, por tanto entre las responsabilidades de la DGSA se incluyen tareas y resultados que implican colaboración y coordinación en la materia de participación ciudadana con , la Dirección de Transparencia y

Participación Ciudadana (DTPC) a cuyo cargo está a supervisión general de los mecanismos de participación ciudadana del Proyecto

53. La DTPC será responsable de la implementación y supervisión de la operación del mecanismo web de retroalimentación – reclamo de la Ventana de Acceso a la Información del MOPC (VEA), parte de las tres herramientas web del sistema web de participación ciudadana del Proyecto VEA. La DTPC también se asegurará de la implementación de las otras dos herramientas de participación ciudadana (i) el Mapa Web Interactivo de Obras y (ii) Herramienta de Monitoreo Físico, Financiero, Ambiental y Social del Proyecto. Para estas últimas herramientas, la DTPC coordinará su implementación y operación con la Dirección de Comunicación, la DGSA y otras dependencias funcionales del MOPC que están a cargo de las actividades del Proyecto

54. El mecanismo electrónico de retroalimentación - reclamos de la VEA está basado en los principios y procedimientos del mecanismo de manejo de reclamos del Proyecto, y está listo para integrarse a los sistemas externos con objetivos similares o complementarios de mejorar la transparencia pública y la participación ciudadana tales como el Portal Único de Información de Paraguay³.

55. La actual VEA del MOPC será potenciada (con la implementación del mecanismo web de retroalimentación – El SIGIRSI) La VEA será informatizada, contará con varios módulos integrados para gestionar la retroalimentación /reclamos MOPC-ciudadanía de manera electrónica, registrándola en sus diferentes modos y desde distintos lugares de su inicio (mesa de entrada MOPC, sitio de obra, web, teléfono, redes sociales y dispositivos móviles) en una base de datos central. El sistema distribuirá la retroalimentación recibida automáticamente a las diferentes dependencias funcionales del MOPC para su tratamiento, resolución y retorno al ciudadano en los plazos estandarizados.

56. Los términos de referencia detallados de las tres herramientas web del sistema de participación ciudadana del Proyecto VEA forman parte del Manual Operativo del Proyecto. Estos TDRs incluyen las necesidades de tecnologías y flujos de la coordinación y rendición de cuentas sobre estos instrumentos por parte de las dependencias funcionales involucradas del MOPC.

57. El progreso de estas herramientas será monitoreado a través de este indicador que se incluye en el Marco de Resultados y Monitoreo del Proyecto: “El Sistema Público de Participación Ciudadana VEA en funcionamiento y siendo usado para monitorear las tendencias de la retroalimentación desde el primer año de implementación del Proyecto, incluyendo la resolución de reclamos y reportes mensuales preparados”.

58. Los datos para este indicador serán recogidos anualmente a través de las estadísticas producidas por las tres herramientas web de la VEA y estará a cargo de la DTPC y la DGSA del MOPC.

59. La DTPC, que ha sido reestructurada recientemente, elevándose de Unidad a Dirección que reporta directamente al Ministro, será fortalecida con la contratación un especialista en comunicación y transparencia para apoyar el desarrollo y la implementación del sistema.

³ El PUIP se define como herramienta de pedido de acceso a la información pública en el borrador del decreto reglamentario de la ley de acceso a la información pública.

60. El Sistema de monitoreo y evaluación del Proyecto también incluirá retroalimentación de los beneficiarios y grupos de interés, con el objetivo de que la misma sirva de aceleradora para el logro de los resultados a través de todo el ciclo del Proyecto. Esta retroalimentación será recogida a través de encuestas de satisfacción y consultas a usuarios de las rutas intervenidas, y los tres mecanismos web de participación ciudadana del sistema de participación ciudadana del Proyecto VEA. Los mecanismos web del Proyecto son: i) Sistema Informático de Gestión de Interacción-Reclamos Ciudadanos (SIGIRCI); ii) Sistema informático Sub-módulo de Gestión social y ambiental; iii) Sistema web para Monitoreo Físico de obras (SIMFO)

3.10. Resumen de principales responsabilidades institucionales ambientales y sociales en el ciclo del sub-Proyecto

Cuadro 6. Resumen de responsabilidades institucionales ambientales y social en el ciclo del sub-Proyecto

Responsable	Etapa del sub-Proyecto	Objeto	Instrumentos
MOPC (DGSA)	CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO PARA LA ACCIÓN AMBIENTAL O SOCIAL: Evaluaciones o planes socioambientales (EVAS, ETAS, otros)	Asegurarse de contar con el personal idóneo para la elaboración de los documentos	MGAS, MPRI, MPPI
	EVALUACIÓN SOCIO AMBIENTAL DEL SUB-PROYECTO	Contar con los datos e informaciones precisas para evaluar los impactos ambientales y sociales asociados a las obras de los sub-proyecto.	FEPAS EVAS: parte diagnóstica
	CONSULTA Y DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN	Conocimiento del sub-Proyecto y sus posibles impactos – positivos y negativos por parte de eventuales afectados e instituciones relevantes	Plan de consultas
	FORMULACIÓN DE PLANES Y PROGRAMAS PARA ETAS	Contar con adecuados instrumentos de gestión de impactos ambientales y sociales para los sub-proyecto de obras.	EVAS: completa diagnóstico y planes PRE, PPI Programas para ETAS
MOPC (UEP)	PEDIDO DE NO OBJECCIÓN DE PLANES Y ETAS AL BANCO MUNDIAL		Nota de pedido de no objeción de: EVAS: completa diagnóstico y planes Programas para ETAS PRE, PPI
Banco Mundial	NO OBJECCIÓN	Asegurar que el sub-Proyecto cuente con la NO de sus Planes y ETAS como correspondiera	Nota de aprobación de no objeción de: EVAS: completa diagnóstico y planes Programas para ETAS PRE, PPI
MOPC (DGSA)	8. DOCUMENTO DE LICITACIÓN INCLUIDO CONTRATO	Asegurar que el DL del sub-Proyecto cuente con las previsiones sobre las obligaciones ambientales y sociales del Contratista (ETAS) y Fiscalización y los arreglos institucionales de su ejecución y supervisión.	DL y ETAS

Responsable	Etapa del sub-Proyecto	Objeto	Instrumentos
MOPC (UEP)	PEDIDO DE NO OBJECCIÓN DE ETAS EN EL DL AL BANCO MUNDIAL	Asegurar que el DL del sub-Proyecto cuente con las previsiones sobre las obligaciones ambientales y sociales del Contratista (ETAS) y Fiscalización y los arreglos institucionales de su ejecución y supervisión.	Nota de pedido de no objeción de: ETAS EN EL DL REAS
Banco Mundial	NO OBJECCIÓN DE DOCUMENTO DE LICITACIÓN	Asegurar que el DL del sub-Proyecto cuente con las previsiones sobre las obligaciones ambientales y sociales del Contratista (ETAS) y Fiscalización y los arreglos institucionales de su ejecución y supervisión.	Nota de no objeción de: ETAS EN EL DL
MOPC	LICITACIÓN DEL SUB-PROYECTO		
MOPC (DV, UEP, DGSA, Contratista, Fiscalizadora)	INICIO OBRAS SUB-PROYECTO	Contratista con equipo ambiental y social para implementar las ETAS – salvo el Plan de Mudanzas que está a cargo de la DGSA.	Orden de Inicio a Contratista
MOPC (DGSA)/ Banco Mundial	SUPERVISIÓN DE PLANES AMBIENTALES Y SOCIALES Y ETAS DEL SUB-PROYECTO	Asegurarse de la oportuna y adecuada y ejecución de los planes ambientales y sociales, incluidas las ETAS — salvo el Plan de Mudanzas que está a cargo de la DGSA.	RESAS Reportes de monitoreo del Banco, i.e. misiones, visitas técnicas.
MOPC (DGSA)/ Banco Mundial	CIERRE	Contar con resultados e impactos de los Planes.	REFICAS

4. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL RELEVANTE PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO

4.1. Políticas de Salvaguardas del Banco Mundial

61. Las Políticas de Salvaguarda ambientales y sociales del Banco Mundial (PSBIRF) han sido diseñadas para evitar, minimizar o mitigar los riesgos ambientales y sociales de aquellos sub - Proyectos apoyados por el Banco. En tal sentido, la adecuada incorporación de estas directrices asegurará que las obras de infraestructura vial que se proyecten en el marco del Proyecto CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE DE PARAGUAY, se desarrollen en un contexto de protección y sustentabilidad socio-ambiental.

62. Las PSBIRF conforman una serie de principios y lineamientos para analizar los asuntos ambientales y sociales de sub-proyecto que conllevan procesos de trabajo con los actores involucrados. De este modo, permiten identificar riesgos y atenderlos oportunamente, pudiéndose resolver cualquier conflicto que eventualmente se presentara contando para ello con dispositivos en diferentes niveles.

63. De acuerdo al tipo de sub-proyecto del Proyecto, y las particularidades de cada uno, se aplican las previsiones ambientales y sociales de las políticas operacionales ambientales y sociales del Banco Mundial (OP), en función de los riesgos identificados con la aplicación del mecanismo de categorización de Proyectos previsto en este Marco.

64. En el **siguiente cuadro** se presenta la lista de las Políticas Operacionales Ambientales y Sociales del Banco Mundial, identificadas para el Proyecto.

Cuadro 7. Resumen de Políticas de Salvaguarda del BIRF aplicables al Proyecto

Política de salvaguarda Activadas por el Proyecto	Si	No
1. Evaluación Ambiental (OP/BP 4.01)	(X)	()
2. Hábitats Naturales (OP/BP 4.04)	()	(X)
3. Manejo de Plagas (OP 4.09)	()	(X)
4. Recursos Culturales Físicos (OP/BP 4.11)	(X)	()
5. Bosques (OP/BP 4.36)	()	(X)
6. Seguridad de Represas (OP/BP 4.37)	()	(X)
7. Proyectos en Áreas de Disputa (OP/BP 7.60)*	()	(X)
8. Proyectos en Vías Navegables Internacionales (OP/BP 7.50)	()	(X)
9. Reasentamiento Involuntario (OP/BP 4.12)	(X)	()
10. Pueblos Indígenas (OP/BP 4.10)	(X)	()
11. Divulgación Pública (OP/BP 17.50)	(X)	()

*Al apoyar el Proyecto propuesto, el Banco no tiene la intención de predisponer o perjudicar la determinación final de los reclamos a derecho de las partes en las áreas en disputa.

Cuadro 8. Descripción resumida de las políticas de salvaguardas ambientales y sociales que se aplican al Proyecto

Política Operacional Ambiental o Social del Banco Mundial (OP)	Escenario de activación y requerimientos
Evaluación ambiental: OP 4.01	Todos los Proyectos propuestos para obtener financiamiento del Banco deben cumplir una evaluación ambiental (EA) para garantizar su sostenibilidad ambiental. En la EA se evalúan los posibles riesgos y consecuencias ambientales y sociales de un Proyecto en su zona de influencia y se identifican formas de mejorarlo mediante la prevención, reducción, mitigación o compensación de los impactos ambientales adversos y el refuerzo de los impactos positivos. Según estudios preliminares se determina el alcance y el tipo de EA adecuado, el alcance de la consulta pública a los grupos afectados y el acceso a la información ambiental y social pertinente. La supervisión de los aspectos ambientales y sociales del Proyecto debe basarse en las conclusiones y recomendaciones de la EA, con inclusión de las obligaciones legales y contractuales y en otros documentos del Proyecto.

Política Operacional Ambiental o Social del Banco Mundial (OP)	Escenario de activación y requerimientos
Hábitats naturales: OP 4.04	<p>La conservación de los hábitats naturales, al igual que otras medidas de protección y mejoramiento del ambiente, son esenciales para el desarrollo sostenible a largo plazo. El objetivo de esta política es promover la conservación de los hábitats naturales, evitando el daño excesivo o no justificado de los mismos. Se aplica cuando existe potencial de degradación o alguna posibilidad de pérdida significativa de hábitats naturales y/o la oportunidad para beneficiarlos. Además, hace una distinción entre hábitats críticos y otros hábitats naturales. Los hábitats críticos son aquellos que están protegidos legalmente, los propuestos oficialmente para ser protegidos, o desprotegidos, pero con un alto valor para su conservación.</p> <p>En el caso de una posible afectación, deberán incorporarse las medidas adecuadas de conservación y mitigación para eliminar o reducir los efectos adversos sobre los hábitats naturales o sus funciones y mantener tales efectos dentro de los límites sociales definidos de cambios aceptables en el medio ambiente</p>
Pueblos Indígenas: OP 4.10	<p>Cuando el sub-Proyecto, en su área de influencia cuente con la presencia o apego colectivo de pueblos indígenas que sean afectados por las obras serán tratados de acuerdo con el Marco de Planificación para Pueblos Indígenas (Ver MPPI, parte integrante del presente MGAS)</p>
Reasentamiento Involuntario: OP 4.12	<p>Cuando las obras de un sub-Proyecto, por su localización, generan impactos económicos y sociales por: a) la privación involuntaria de tierras, que da por resultado: (i) el desplazamiento o la pérdida de la vivienda, (ii) la pérdida de los activos o del acceso a los activos, (iii) la pérdida de las fuentes de ingresos o de los medios de subsistencia, ya sea que los afectados deban trasladarse a otro lugar o no; o b) la restricción involuntaria del acceso a zonas calificadas por la ley como parques o zonas protegidas, con los consiguientes efectos adversos para la subsistencia de las personas desplazadas (Ver Marco de Políticas para el Reasentamiento Involuntario (MPRI), parte integrante del presente MGAS.</p>
Divulgación Pública: BP 17.50	<p>Se trata de una política transversal a todas las demás. Aplica a todos los Proyectos. Se requerirá el desarrollo de una adecuada estrategia de comunicación y participación, especialmente para Proyectos que resulten identificados como de alto riesgo ambiental.</p>

4.2. Legislación Nacional

Cuadro 9. Constitución Nacional y Tratados

Normas	Evaluación de Impacto Ambiental Temas Ambientales relevantes para el Proyecto	Participación Ciudadana	Vialidad y Transporte	Reasentamiento Involuntario / Pueblos indígenas
Constitución Nacional				
<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 6 – de la calidad de vida: La calidad de vida será promovida por el estado mediante planes y políticas que reconozcan factores ambientales. El estado fomentará la investigación de los factores de población y sus vínculos con el desarrollo económico social, con la preservación del ambiente y con la calidad de vida de los habitantes. • Artículo 7 – del derecho a un ambiente saludable: Toda persona tiene derecho a habitar en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado. Constituyen objetivos prioritarios de interés social la preservación, la conservación, la recomposición y el mejoramiento del ambiente, así como su conciliación con el desarrollo humano integral. Estos propósitos orientarán la legislación y la política gubernamental. • Artículo 8 – de la protección ambiental: Las actividades susceptibles de producir alteración ambiental serán reguladas por ley. Asimismo, ésta podrá restringir o prohibir a aquellas que califique de peligrosas. El delito ecológico será definido y sancionado por ley. Todo daño al ambiente importará la obligación de recomponer e indemnizar. • Artículo 38 – del derecho a la defensa de los intereses difusos: Toda persona tiene derecho, individual o colectivamente, a reclamar a las autoridades públicas medidas para la defensa del ambiente, de la integridad del hábitat, de la salubridad pública, del acervo cultural nacional, de los intereses del consumidor y otros que por su naturaleza jurídica pertenezcan a la comunidad y hagan relación con la calidad de vida y con el patrimonio colectivo. • Artículo 81. Del patrimonio cultural: Rescata marcos generales para la conservación, rescate y restauración de objetos, documentos y espacio de valor histórico, arqueológico, paleontológico, artístico o científico, y de los respectivos entornos físicos que hacen parte del patrimonio cultural de la nación. • Artículo 176. De la política económica y de la promoción del desarrollo. Refiere que el estado promoverá el desarrollo económico mediante la utilización racional de los recursos disponibles, con el objeto de impulsar un crecimiento ordenado y sostenido de la economía, de crear nuevas fuentes de trabajo y de riqueza, de acrecentar el patrimonio nacional y de asegurar el bienestar de la población. 				
Tratados Internacionales suscritos por Paraguay y ratificados por el Congreso Nacional (jerarquía constitucional)				
Normas	Evaluación de Impacto Ambiental Temas Ambientales relevantes para el Proyecto	Participación Ciudadana	Vialidad y Transporte	Reasentamiento Involuntario / Pueblos indígenas
Declaración de Estocolmo. Año 1972.	Convenio Internacional de Derechos Civiles y Políticos salvaguarda la libertad de las personas a buscar, recibir e impartir información, incluyendo la información sobre el medio ambiente. Año 1966.			
	Convención de Aarhus. Contribuir a la protección de cada persona y de las generaciones presentes y futuras a vivir en un ambiente adecuado para su salud, cada parte garantiza la participación pública en la toma de decisiones y acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Año 1998.	Convención de Aarhus. Protección de un medio ambiente adecuado para la salud. Cada parte garantiza la participación pública en la toma de decisiones y acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Año 1998		

Cuadro 10. Leyes nacionales

Leyes	Evaluación de Impacto Ambiental Temas Ambientales relevantes para el Proyecto	Participación Ciudadana	Vialidad y Transporte	Reasentamiento Involuntario / Pueblos indígenas
Ley Nº 61/92	Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural – Ley Nº1231/86. Convenio de Viena (Protección de la Capa de Ozono).			
Ley Nº 583/73	Convención sobre el Comercio Internacional de Especies			
Ley Nº 234/93				Convenio sobre Pueblos Indígenas y Tribales en países independientes. Ginebra.
Ley Nº 251/93	Convenio sobre Cambio Climático			
Ley Nº 253/93	Ley que aprueba y ratifica el Convenio sobre Diversidad Biológica adoptado durante la Conferencia de las NNUU sobre el Medio Ambiente y desarrollo. Cumbre para la Tierra. Río de Janeiro.			
Ley Nº 350/94.	Ley que aprueba el Convenio sobre Conservación de Humedales como hábitat de especies acuáticas. RAMSAR 1971, París.			
Ley Nº 567/95 y 1282/98.			Convenio de Basilea (Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su	
Ley Nº 751/95.			Acuerdo sobre Cooperación para el Combate al Tráfico Ilícito de Madera.	
Ley Nº 970/96.	Convenio de Lucha contra la Desertificación y la Sequía.			
Ley Nº 1314/98.	Aprueba la Convención sobre Conservación de Especies Migratorias.			

Leyes	Evaluación de Impacto Ambiental Temas Ambientales relevantes para el Proyecto	Participación Ciudadana	Vialidad y Transporte	Reasentamiento Involuntario / Pueblos indígenas
Ley Nº 1447/99.	Convención Marco de las Naciones Unidas que aprueba el Protocolo de			
Ley Nº 1.507/99.			Enmiendas del Protocolo de Montreal relativas a Sustancias que agotan la Capa de Ozono.	
Ley Nº 555/95.	Acuerdo para la conservación de la fauna acuática en los cursos de los ríos limítrofes.			
Ley Nº 1171/97.	Protocolo adicional del Convenio sobre Conservación y Desarrollo de los Recursos Ícticos en los tramos compartidos de los ríos Paraná y Paraguay.			
Ley Nº 904/81				Ley de Creación del Instituto Paraguayo del Indígena (INDI)
Ley Nº 5016/14			Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.	
Ley Nº 5389/15				Ley de Procedimiento para la Expropiación de Tierras
Ley Nº 5282/14		Ley de Acceso a la Información		
Código Civil. Ley 1183/85			Trata, e n t r e otros aspectos, los límites al uso del suelo y aguas y las molestias entre vecinos.	Artículo 1964: Nadie puede ser privado del dominio, sino por causa de utilidad pública o interés social, definido por la ley, ni desposeído
Código Penal Ley 1160/97	Establece reprensiones por el uso Indebido de aguas (Art. 197), de aire (Arq198), del Suelo (Art. 199), y mal manejo Desechos (Art. 200).			
Ley Orgánica Municipal Ley Nº 3966/14	Ley Orgánica Municipal.			

Cuadro 11. Leyes de Protección Ambiental

Leyes De Protección Ambiental	Evaluación de Impacto Ambiental y Temas Ambientales relevantes para el Proyecto
Ley Nº 294/93 de Evaluación de Impacto Ambiental	Declara obligatoria la Evaluación de Impacto Ambiental y define la autoridad de aplicación, la SEAM. Define Impacto Ambiental como modificación del ambiente provocada por acciones humanas y consecuencias positivas o negativas.
Ley Nº 369/72	Que crea el Sistema Nacional de Saneamiento Ambiental, determinando sus atribuciones.
Ley Nº 422/73	Ley Forestal Nacional. Declara la protección y conservación de los Recursos Forestales Nacionales.
Ley Nº 836/80	De creación del Código Sanitario.
Ley Nº 42/90	Que prohíbe la importación, depósito y utilización de productos calificados como residuos industriales peligrosos o basuras tóxicas y establece las penas correspondientes por su incumplimiento.
Ley Nº 96/92	De Vida Silvestre. Dicta normas de protección, manejo y conservación de la Vida Silvestre del país, declarándola de interés social y utilidad pública.
Ley Nº 515/94	Vialidad y Transporte? Que prohíbe la exportación y tráfico de rollos, trozos y vigas de madera de cualquier especie, cantidad, peso o volumen.
Ley Nº 536/94	Fomenta la forestación y reforestación en suelos de prioridad forestal.
Ley Nº 352/94	Ley de Áreas Silvestres Protegidas: 1) Fija normas generales por las cuales se regule el manejo y la administración del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas. 2) Declara de interés social y de utilidad pública el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas. 3) Declara a las áreas silvestres protegidas bajo dominio público como inalienables e intransferibles a perpetuidad. 4) Crea el sub sistema de Áreas Silvestres Protegidas bajo dominio privado.
Ley Nº 816/96	Declara de interés social y ambiental la protección de los bosques de la zona delimitada en esta Ley.
Ley Nº 716/96	Ley Penal Ambiental, sanciona los delitos contra el Medio Ambiente.
Ley Nº 1100/97	.Vialidad y Transporte? Ley de Polución Sonora. Establece valores límites para los emisores de ruidos, así como horarios permitidos
Ley Nº1561/00 Decreto Nº 10579/00	De creación del Sistema Nacional del Ambiente, el Consejo Nacional del Ambiente y la Secretaría del Ambiente.
Resolución SEAM Nº 222/02	Establece el padrón de calidad de aguas en todo el territorio Nacional.
Resolución Ministerial 750/02	Por la cual se aprueba el Reglamento referente al Manejo de los Residuos Sólidos Urbanos Peligrosos biológicos, infecciosos, industriales y afines.
Ley Nº 2524/04	De Prohibición en la región oriental de las actividades de transformación y conversión de superficies con cobertura de bosques.
Ley Nº 3239/07	Ley de Recursos Hídricos. Establece Uso de aguas, parámetros básicos de vertido.

Leyes De Protección Ambiental	Evaluación de Impacto Ambiental y Temas Ambientales relevantes para el Proyecto
Ley Nº 3956/09	Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos en el Paraguay.
Ley Nº 4.241/10	Ley de restablecimiento de Bosques Protectores de Cauces Hídricos dentro del Territorio Nacional.
Decreto Nº 453/13	Establece el tipo de Proyectos que requieren Estudio de Impacto Ambiental preliminar (EIAp) o Estudio de Disposición de Efluentes (EDE), y cita el contenido de los mismos.
Decreto Nº 954/13	
Ley Nº 5211/14	Vialidad y Transporte? Ley de Calidad del Aire. Establece Parámetros para fuentes de emisión de posibles contaminantes.
Resolución SEAM Nº 201/15	Se establece el procedimiento de evaluación del Informe de Auditoría Ambiental de Cumplimiento de Planes de Gestión Ambiental.
Resolución SEAM Nº 221/15	Se modifica el artículo 5 de la Resolución Nº 201/15.
Resolución SEAM Nº 223/15	Se reglamentan las funciones del Responsable de la Implementación de los Planes de Gestión Ambiental, Regente Ambiental.

4.3. Marco Institucional

65. El marco institucional en el que se implementará este Proyecto está compuesto de cuatro instituciones públicas principales a nivel de gobierno central y los gobiernos locales que generalmente también tienen un rol respecto a las obras que se desarrollan en sus Departamentos y Distritos. Juntamente a estas instancias se encuentran los Contratistas y Fiscalizadoras de obras públicas.

66. El MOPC, el Ministerio de Hacienda, la Secretaría del Ambiente (SEAM) y el Instituto Paraguayo del Indígena (INDI) son las instituciones públicas que tienen diferentes pero vinculados papeles en la ejecución del Proyecto.

67. **Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).** Es el ejecutor del Proyecto. Es el organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referente a las infraestructuras públicas de su competencia y establecer normas al respecto, que sean de utilidad a la producción, comercialización y consumo del país (bienes y servicios públicos siguientes: Obras Públicas, Transporte, Comunicaciones, Energía, Minas, Turismo y Parques Nacionales, y Monumentos Nacionales). Las siguientes funciones y competencias del MOPC relativas al Proyecto son: (i) programar, elaborar y proponer el Presupuesto de la Cartera a las autoridades correspondientes, y una vez aprobado, ejecutarlo en conformidad con las disposiciones legales al respecto; (ii) programar, administrar y controlar el uso de los recursos financieros, económicos, humanos y tecnológicos para responder a las necesidades nacionales e institucionales de sus funciones; (iii) planificar, fijar objetivos y metas a ser alcanzados y trazar políticas que deben ser adoptadas dentro de la Cartera Ministerial; y (iv) cumplir y hacer cumplir las disposiciones legales que afectan a las funciones del Ministerio y sus dependencias.

68. **El Ministerio de Hacienda.** Es la Secretaría Estatal que tiene a su cargo administrar el patrimonio y el proceso presupuestario del Estado Paraguayo, así como la formulación y manejo de su política fiscal y de endeudamiento interno y externo. Algunas de sus funciones relativas al Proyecto son: (i) Realizar la programación, formulación, ejecución, control y

evaluación del proceso presupuestario del Sector Público; (ii) aplicar la legislación referente a los tributos fiscales, su percepción y su fiscalización, los recursos, las disponibilidades, las remuneraciones y demás gastos del Tesoro Público, el Crédito Público y la Contabilidad Gubernamental; (iii) formular y administrar: la Política de endeudamiento interno y externo del Sector Público, (iv) atender las relaciones del Gobierno con los Organismos Financieros del Sector Público.

69. **Secretaría del Ambiente.** Es una institución autónoma, autárquica, con personería jurídica de derecho público, patrimonio propio y duración indefinida que tiene como función la formulación de políticas, la coordinación, la supervisión, la ejecución de las acciones ambientales, los planes, programas y Proyectos enmarcados en el Plan Nacional de Desarrollo, referentes a la preservación, la conservación, la recomposición y el manejo de los recursos naturales. Asimismo, la SEAM tiene por objetivo la formulación, coordinación, ejecución y fiscalización de la política ambiental nacional. Sus principales funciones relacionadas con el Proyecto son: formular, ejecutar, coordinar y fiscalizar la gestión y el cumplimiento de los planes, programas y Proyectos, referentes a la preservación, la conservación, la recuperación, recomposición y el mejoramiento ambiental considerando los aspectos de equidad social y sostenibilidad de los mismos; definir las técnicas de valuación del patrimonio ambiental y de los recursos naturales, a los efectos de determinar los costos socioeconómicos y ambientales; promover el control y fiscalización de las actividades tendientes a la explotación de bosques, flora, fauna silvestre y recursos hídricos, autorizando el uso sustentable de los mismos y la mejoría de la calidad ambiental; concertar y apoyar la acción de asociaciones civiles y organismos no gubernamentales, con las de carácter público nacional, en materias ambientales y afines.

70. **Instituto Paraguayo del Indígena (INDI).** El INDI tiene por finalidad promover el desarrollo integral de las distintas comunidades indígenas del país así como su efectiva integración en la sociedad nacional, respetando sus respectivas culturas. El INDI fue creado como entidad autárquica y con personería jurídica y patrimonio propio, para el cumplimiento de la Ley 904/81. El marco jurídico de su creación y funciones comprende legislación nacional e internacional, entre las cuales la Constitución Nacional de 1992 y el Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes. Entre las funciones del INDI relacionadas con el Proyecto se encuentran: (i) establecer y aplicar políticas y programas; (ii) coordinar, fiscalizar, y evaluar las actividades indigenistas del sector público y privado, (iii) prestar asistencia científica, técnica, jurídica, administrativa y económica a las comunidades indígenas, por cuenta propia o en coordinación con otras instituciones y gestionar la asistencia de entidades nacionales o extranjeras; (iv) apoyar a las gestiones y denuncias de los indígenas ante entidades gubernamentales y privados; y (v) mantener relaciones con entidades nacionales e internacionales, indigenistas, asesorías y hacer cumplir los convenios sobre la materia

71. **El Gobierno Departamental** es la institución constitucional que administra y gobierna como órgano descentralizado del Gobierno Central un espacio territorial denominado departamento. Es decir, tiene competencia dentro de los límites del departamento, que a su vez comprende varios municipios y las zonas rurales que se hallan dentro de su jurisdicción. El Gobernador ejerce el gobierno interno del departamento, es representante directo del Presidente de la República para la ejecución de la política nacional dentro del territorio de su jurisdicción, y del pueblo del departamento; que lo elige por comicios directos. La mayoría de las atribuciones del Gobernador en materia de coordinación, organización y ejecución del desarrollo regional debe necesariamente ser ejercida juntamente con el Gobierno Central y los Gobiernos Municipales. Los departamentos en los cuales se desarrollarán los dos sub-proyecto RN1 y RN3-8 son: San Pedro, Caaguazú, Canindeyú, Misiones, Itapúa.

72. **El Municipio** es la comunidad de vecinos con gobierno y territorio propios. Tiene por objeto el bienestar de la comunidad, el desarrollo de los intereses locales y la promoción de la participación ciudadana. El gobierno del Municipio es la Municipalidad. Sus órganos son la Intendencia y la Junta Municipal, quienes ejercerán el poder público local conforme al artículo 3º de la Constitución Nacional. Los distritos por departamento en los cuales se desarrollarán los dos sub-proyecto RN1 y RN3-8 son: Departamentos y Distritos: San Pedro – Distritos de 25 de Diciembre, Capiibary, General Aquino, Guayaibi, Itacurubí del Rosario; Caaguazú - Distritos de Coronel Oviedo y San Joaquín.; Canindeyú – Distrito de Jasy Kañy ; Misiones - Distritos de Ayolas, Santa María, Yabebyry; e Itapúa – Distritos de Artigas, Cambyreta, La Paz, Fram, Jesús, Capitán Miranda, Nueva Alborada, San Cosme y Damián, Trinidad)

5. GUÍA PARA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DE SUB-PROYECTOS

73. Con el objeto de realizar una adecuada gestión ambiental y social de los sub-proyecto viales y las obras menores que pudieran surgir del componente 2 de seguridad vial del Proyecto, se deberán cumplimentar dos fases; la primera como parte del Proceso de Identificación y Clasificación y la segunda la Pre-evaluación de los sub-proyecto. De esta manera, será factible categorizar los sub-proyecto según su riesgo ambiental y social y, consecuentemente, identificar los estudios básicos requeridos por el Proyecto. En aquellos casos donde la legislación aplicable determine la realización de otros estudios adicionales a los establecidos en este MGAS, éstos deberán ser cumplimentados durante la segunda fase.

74. Para tal fin, se define una metodología de evaluación que identifica, primeramente, su nivel de riesgo o potencialidad de impacto ambiental y social. Las acciones principales que se desarrollarán durante todo el proceso de evaluación ambiental y social son:

5.1. Resumen de acciones principales para la evaluación ambiental y social de los sub-proyecto

- a) Identificación de impactos ambientales y sociales de obras viales para referencia de análisis
- b) Categorización de un sub-Proyecto en función del nivel de riesgo ambiental y social
- c) Definición de los estudios requeridos en función del riesgo ambiental y social
- d) Preparación de los instrumentos de gestión ambiental y social
- e) Realización de la divulgación y consulta y pública de los sub-proyecto
- f) Cumplimiento de la Legislación Ambiental y Social
- g) Resumen de Estudios e instrumentos de Gestión por ciclo de Proyecto

5.2. Impactos ambientales y sociales de obras viales para referencia de análisis

75. Las obras viales involucran un conjunto de acciones, cuyos impactos, siempre que no se gestionen adecuadamente pueden resultar en efectos de diversa magnitud, reversibilidad y alcance espacial. Las listas que se presentan seguidamente reúnen los impactos esperados de este tipo de obras y se incluyen en este documento con el fin de contar con un listado referencial de verificación de impactos, de utilidad al momento de encargar o revisar la documentación ambiental y social del sub-Proyecto.

76. En las tres listas siguientes se presentan los impactos ambientales, socio-ambientales y sociales generados por las obras viales. Notar que varios de estos impactos no se corresponden con el tipo de obras que financiará el Proyecto.

5.3. Impactos ambientales frecuentes de obras viales

Cuadro 12. Ejemplos de lista de control para la identificación de impactos sobre el medio natural

Medio Natural	Impactos Potenciales más frecuentes
Aire	<ul style="list-style-type: none"> - Modificaciones del microclima por la destrucción de la vegetación, por la apertura o ensanche de traza, por la presencia de superficies asfaltadas y la posibilidad de crear “corredores” o “barreras” por donde el viento circula o se detiene (ej. Barreras forestales) - Incremento del nivel de ruido (contaminación sonora), especialmente en centros poblados y áreas más sensibles o de interés particular (escuelas, centros de salud, zonas de nidificación de fauna, sitios de interés patrimonial natural o cultural, etc) - Alteración de la calidad del aire por emisión de sustancias gaseosas y material particulado en suspensión (contaminación física y química).
Geología y Relieve	<ul style="list-style-type: none"> - Cambios de topografía debido al movimiento de suelos, desmontes y terraplenes - Afectación de la estabilidad del suelo - Uso de recursos mineras y abandono de zanjas y préstamos - Incremento de procesos erosivos y arrastre de sedimentos - Modificación de los agentes modeladores del relieve
Recursos Hídricos	<ul style="list-style-type: none"> - Alteraciones al drenaje superficial y subterráneo - Incremento en el consumo de agua, con la disminución de la disponibilidad para otros usos. - Efectos de barrera, endicamiento (por puentes, terraplenes, obras de arte inadecuadas) - Afectación a la recarga de acuíferos - Afectación a la calidad del agua subterránea, por la infiltración de productos químicos y contaminantes provenientes de las obras. - Cambios en la calidad, o generación de procesos de contaminación hídrica superficial por el incremento de arrastre de sedimentos, efluentes, derrames, cargas activas, arrastre o disolución de sustancias (principalmente en la etapa constructiva), o posterior incremento en la erosión del suelo. - Modificaciones en la anegabilidad y riesgos de inundación por alteración de los patrones de drenaje.
Suelos	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de capa superficial de suelo orgánico o “top soil” - Incremento de los procesos de deterioro o desertificación - Incremento de la erosión asociada a la pérdida de cobertura vegetal y al movimiento de tierras, desmontes, etc. - Afectación por el uso de herbicidas y agroquímicos para el control de malezas. - Modificación de la calidad o generación de procesos de contaminación por efluentes, derrames, descargas activas, arrastre o dilución de sustancias (principalmente en la etapa constructiva). - Cambios en la aptitud agrícola. - Pérdida de superficie de tierras de valor agrícola.
Vegetación	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de cobertura o estratificación en la zona de camino, especialmente de la arbórea (silvestre de origen antrópico) derivada directamente de la construcción, accesos y obras complementarias (efectos directos o indirectos). - Introducción de especies exóticas en forma directa por acciones de revegetalización. - Degradación de la cobertura vegetal como efecto del uso de compuestos químicos para el mantenimiento de rutas. - Modificación del hábitat de especies. - Pérdida de la vegetación producida por la modificación de los patrones de uso tradicionales del suelo por el incremento de la accesibilidad.
Fauna Silvestre	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida o transformación del hábitat, especialmente de sitios frágiles como áreas de reproducción de nidificación y cría, de alimentación y rutas migratorias. - Incremento de muertes por atropellamiento, efectos diferenciales en las diferentes especies.

Medio Natural	Impactos Potenciales más frecuentes
	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de la presión de caza, por cambios en la accesibilidad y en los patrones de uso de la flora. - Efectos sobre especies raras, endémicas o en peligro de extinción, de valor comercial y susceptible de aprovechamiento. - Introducción de plagas y especies exóticas.
Ecosistemas	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de biodiversidad - Afectación de corredores biológicos o biogeográficos - Alteración de las redes tróficas - Cambios en la productividad biológica - Afectación de humedales y otros ecosistemas sensibles o críticos - Aportes locales a los cambios globales
Paisaje	<ul style="list-style-type: none"> - Cambios locales o regionales en la calidad del paisaje por modificaciones en: relieve, recursos hídricos, conservación del suelo, cobertura vegetal, patrones de uso tradicionales, grado de antropización, etc. - Aumento de la fragilidad del paisaje por transformación de ecosistemas y su capacidad de autorregulación. - Efectos directos por la traza, circulación de vehículos y publicidad - Efectos indirectos de la mayor accesibilidad y presencia de visitantes
Patrimonio Natural, Reservas y Conservación	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de patrimonio por apertura de traza - Fragmentación del territorio y los hábitats en áreas de reservas - Incremento del efecto de borde sobre las áreas de reserva - Mayor presión sobre recursos frágiles o de valor patrimonial (natural y paleontológico). - Mayor presión para cambiar los usos del suelo. - Incremento de caza y extracciones furtivas - Pérdida de capacidad de control y capacidad de manejo

Cuadro 13. Ejemplos de lista de control para la identificación de Impactos sobre el medio socio económico

Medio Socio Económico	Impactos Potenciales más frecuentes
Población	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento de la accesibilidad a servicios (salud, educación, etc.) - Incidencia sobre los niveles actuales de accidentes - Afectación de grupos sociales minoritarios - Generación de empleo (temporario o permanente) - Inducción de migraciones (con aspectos positivos y negativos)
Patrimonio Cultural	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de patrimonio por apertura o ensanche de traza y movimiento de suelos - Mayor presión sobre recursos frágiles o de valor patrimonial cultural (arqueológico, histórico) - Incremento de extracciones furtivas - Pérdida de control y capacidad de vigilancia - Aumento de accesibilidad a los recursos culturales
Actividades productivas y sociales	<ul style="list-style-type: none"> - Perjuicios o beneficios, directos o indirectos, de actividades sociales, culturales y económicas. - Variaciones en el uso de la tierra, con efectos positivos y negativos. - Cambios en la estructura de costos, con efectos positivos y negativos.
Infraestructura de Servicios	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de nueva infraestructura - Interferencia con la infraestructura actual - Cambios en el acceso a bienes y servicios - Cambios en la estructura de costos
Tránsito y Transporte	<ul style="list-style-type: none"> - Cambios en los costos de transporte - Cambios en la frecuencia - Cambios en los sistemas de transporte tradicionales - Cambios en las necesidades de infraestructura complementarias (ejemplo refugios, senderos peatonales, bicisendas, etc)
Economía	<ul style="list-style-type: none"> - Variaciones en la rentabilidad de las actividades - Variaciones en el costo de la tierra, y sus efectos, especialmente en relación con la población de menos recursos o sectores minoritarios.

5.4. Impactos sociales frecuentes generados por obras viales

77. En línea con la lista de impactos ambientales anteriores, en forma complementaria se presenta un cuadro que incluye un modelo de análisis social de impactos para obras viales.

Cuadro 14. Modelo de análisis social de impactos para obras viales

Impactos Positivos: Beneficios Socioeconómicos	
Confiabilidad bajo todas las condiciones climáticas; reducción de costos de transporte; mayor acceso a los mercados para productos; acceso a nuevos centros de empleo; contratación de trabajadores locales mayor acceso a atención médica y otros servicios sociales; fortalecimiento de economías locales.	
Impactos Negativos Directos	Impactos Negativos Indirectos
<ul style="list-style-type: none"> - Ruidos, contaminación, interrupción del tránsito, interrupción de servicios, entre otros durante la etapa constructiva. - Reasentamiento Involuntario. 	<ul style="list-style-type: none"> -Urbanización no planificada - Efecto de * gentrificación y aumento del valor de la tierra por mejoras de la infraestructura, - Construcción de nuevos caminos secundarios. - Migración de mano de obra y desplazamiento de economías de subsistencia, inmigración espontánea de trabajadores temporales. - Modificación de patrones de viajes locales. - Nuevos patrones de tráfico. - Degradación visual.

Fuente: Impactos: varios Banco Mundial. 1982⁴.

5.5. Categorización de un sub-proyecto en función del nivel de riesgo ambiental y social

78. De acuerdo con lo expuesto en la sección anterior, y como primer paso del proceso de evaluación ambiental y social, y junto con la delimitación del área de influencia, los sub-proyecto viales requieren ser categorizados de acuerdo a su nivel de riesgo ambiental y social. Para ello se define una metodología basada en una revisión rápida, de determinados aspectos ambientales y sociales que pueden generar distintos grados de riesgo.

79. La graduación de riesgo ambiental considerará una clasificación según el “tipo de Proyecto”, en función de su complejidad técnica y la “sensibilidad del medio natural”, como medida de la capacidad del sitio de emplazamiento de las obras y su área de influencia para asimilar los cambios introducidos por el Proyecto.

80. El nivel de riesgo social variará según la complejidad que plantee la combinación de posibles impactos sociales vinculados al Proyecto, el número de personas afectadas y los niveles de efectos que sobre ellas se estimen (“sensibilidad del medio social”).

81. La evaluación de las problemáticas sociales es particularmente delicada, desde que la graduación de riesgos no es necesariamente proporcional al número de personas involucradas o al tipo o magnitud de eventuales efectos, destacándose, en especial, que la identificación de una posible necesidad de reasentamiento y/o presencia de comunidades indígenas potencialmente afectadas implicará la activación de las OP correspondientes, independientemente de la escala del caso.

82. El procedimiento de categorización comprende los siguientes procesos secuenciales:

- a) Delimitación del Área de Influencia
- b) Clasificación en función al tipo de Sub-Proyecto;
- c) Clasificación en función a la sensibilidad del medio receptor;
- d) Categorización según nivel de riesgo ambiental y social.
- e) Proyectos no elegibles

83. Como se expondrá más adelante, uno de los objetivos de esta categorización es determinar la extensión y/o profundización del análisis de las problemáticas ambientales y sociales preliminarmente identificadas como parte de la aplicación del procedimiento. En tal sentido, en función de la categoría resultante, se establecerán el/los estudios requeridos para los distintos Proyectos, en particular para aquellos que demandan mayor grado de atención y detalle.

5.6. Delimitación del área de influencia

84. Su delimitación debe ser realizada por un equipo interdisciplinario que evalúe la extensión del espacio donde se manifiestan en forma significativa los impactos de la obra. Los efectos sobre el área de influencia pueden manifestarse posteriormente a la construcción de la obra, debido a la ocurrencia de cadenas de causa-efecto o cadenas causales complejas que incluyan más de una etapa en la relación causa-efecto entre la obra vial y el ambiente. Estas modificaciones, positivas o negativas, pueden producirse en diferentes plazos de tiempo, en forma difusa o concentrada, como consecuencia de la acción a lo largo del tiempo de uno o más procesos ambientales que pueden actuar en forma independiente, concurrente o sinérgica.

85. Se diferencian entre el Área de Influencia Directa (AID) y el Área de Influencia Indirecta.

86. La delimitación del Área de Influencia Directa está relacionada con el alcance geográfico de los impactos evidentes de las Obras, como el ruido, iluminación, la población beneficiada, etc. Para la determinación del AID se consideraron los aspectos mencionados, en general para los sub-proyecto, se considera por sus características como Área de Influencia Directa (AID) a las zonas por la que atraviesa la traza (tanto urbana como rural), más 500 m a ambos lados de la traza a intervenir, y de los otros sitios de intervención directa del Proyecto como obradores, depósitos de equipos, maquinarias, materiales, etc.

87. El Área de Influencia Indirecta se define como aquella área en la que debido a las actividades realizadas dentro del marco de los sub-proyecto, resulta alterada o modificada desde el punto de vista económico y social. Para el Área de influencia Indirecta (AII) se consideran los Distritos seleccionados y que corresponden a los Departamentos por los que atraviesa la traza.

88. Área Operativa. El área operativa, incluida en el área de influencia directa, comprende el conjunto de porciones del territorio donde se ejecutan las acciones principales y complementarias necesarias para la construcción y operación de la obra vial. Aquí se concentran los impactos ambientales producidos en forma directa e inmediata, vinculados fundamentalmente a la etapa de construcción, aunque también incluyen los correspondientes a su funcionamiento. El área operativa es el principal escenario de los impactos del Proyecto, lo cual determina la necesidad de un conocimiento de su situación ambiental (diagnóstico ambiental o línea de base) de mayor detalle que para el resto del área de influencia.

89. Alcance de área de influencia directa y área de influencia indirecta del Proyecto

Cuadro 15. Alcance de las Áreas de Influencias Directa e Indirecta del Proyecto

Área de Influencia Directa	Área de Influencia Indirecta (Ejemplo del Proyecto)
<ul style="list-style-type: none"> - Zonas por la que atraviesa la traza (tanto urbana como rural). - Más 500 m a ambos lados de la traza a intervenir. - Otros sitios de intervención directa del Proyecto. (campamentos, depósitos de equipos, maquinarias, materiales, zonas de préstamos, planta asfáltica, etc. 	<p>a) Malla Sur: Ruta Nacional 1 Departamento Misiones - Distritos: I) Ayolas, II) Santa María y III) Yabebyry.</p> <p>- Departamento Itapúa: Distritos: I) Artigas, II) Cambyreta, III) La Paz, IV) Fram, V) Jesus, VI) Capitan Miranda, VII) Nueva Alvorada, VIII) San Cosme y Damian, IX) Trinidad.</p> <p>b) Malla Norte: Ruta Nacional 3-8 Departamento Caaguazú- Distritos: I) Coronel Oviedo, II) San Joaquín.</p> <p>Departamento de San Pedro - Distritos: I) 25 de Diciembre, II) Capiibary, III) General Aquino, IV) Guayaibi, V) Itacurubi del Rosario.</p> <p>Departamento de Canindeyu - Distrito: I) Yasy Kañy.</p>

(*) Cuenca aérea: Es una región geográfica, delimitada por los obstáculos topográficos de origen natural (líneas costeras, formaciones montañosas etc.), de tal manera que dentro de ésta se modifica la circulación general de la atmósfera sobre la superficie (capa límite de la atmósfera), dando lugar a la formación de los vientos locales, diferentes del flujo de la atmósfera libre.

5.7. Clasificación en función al tipo de obras y jerarquía

90. Para la Clasificación de un sub-Proyecto, primero debe definirse el tipo de obra que se va a ejecutar; posteriormente debe clasificarse al sub-Proyecto en función del nivel jerárquico de la vía o vías a intervenir.

91. En cuanto a los objetivos del Proyecto, las tipologías usualmente aceptadas son las siguientes: mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento. En relación con su nivel jerárquico, la clasificación usualmente utilizada en Paraguay es Vías Primarias o Nacionales, Secundarias, y Terciarias o Caminos Rurales.

5.8. Tipología de obras financiadas por el Proyecto

- a) **Rehabilitación:** Llevar un camino deteriorado existente a sus condiciones originales. Los trabajos se realizan en la estructura existente o en el derecho de vía, sin adquisición de tierras, salvo en localizaciones muy específicas.
- i. Mejoramiento de drenajes, taludes, muros de contención y otras estructuras
 - ii. Refuerzo y/o recapado completo de pavimento
 - iii. Recuperación de obras civiles

- b) **Mejoramiento:** Mejoramiento de las especificaciones de la vía o cambiar el tipo de rodadura (de grava a pavimento), La mayoría de los trabajos se efectúan en la vía existente o en el derecho de vía. Posible adquisición de tierras en áreas restringidas.
- i. Ampliación de bermas o banquetas
 - ii. Mejoramiento de curvas
 - iii. Cambio en la superficie de rodadura
 - iv. Adición de nuevos carriles en zonas de pendiente
 - v. Reforzamiento de puentes

c) **Mantenimiento Rutinario**

5.9. Tipos de obras no financiadas por el Proyecto

92. Nótese otros tipos de obras que no son financiadas por este Proyecto.
93. Ampliación de carriles (de 2 a 4 o de 4 a 6, etc.) y la ampliación de zona de camino: Implican generalmente cambio de jerarquía de una vía (por ejemplo, de terciaria a secundaria) con ampliación de la zona de camino para las que se podrían requerir adquisición de tierras. Este tipo de Obras no es elegible para ser financiada con recursos del préstamo.
94. Nótese sin embargo que la ampliación de intersecciones será financiada por el Proyecto.
95. Construcción nueva: Nuevos Proyectos con nuevas alineaciones. Se requiere de la adquisición de tierras para todo el tramo. Este tipo de Obras no es elegible para ser financiada con recursos del préstamo. Ejemplos de este tipo de obras generalmente incluye Nuevos Proyectos viales; Realineamiento (cambios de traza de la ruta)

5.10. Jerarquías de las vías

96. Nótese que del siguiente nivel jerárquico de vías de Paraguay, el Proyecto financia vías de la red nacional (adicionalmente, 6 accesos viales terciarios para conectar a comunidades indígenas a las rutas nacionales, véase el PPI del Proyecto).
97. **El nivel jerárquico y clasificación de vías es la siguiente:**
- a) **Red Nacional:** Generalmente a cargo de una agencia en el ámbito nacional. En algunos países se le denomina “red troncal principal” o “red prioritaria”. Comprende grandes corredores de transporte, son vías pavimentadas de alta velocidad, involucrando múltiples desdoblamientos, cruces y obras de arte complejas. Los derechos de vía pueden variar de 50 a 100 metros a cada lado del eje de la vía. En el Paraguay se denomina Red Nacional y está a cargo del MOPC.
 - b) **Red Secundaria:** Usualmente a cargo de entes territoriales o administraciones regionales. En algunos países son denominadas redes departamentales, nacionales, o redes “alimentadoras”. Generalmente son vías pavimentadas de tráfico intermedio, derechos de vía de 20 a 50 metros a cada lado del eje de la vía. En el Paraguay se denomina Red Departamental y está a cargo del MOPC.

- c) **Red Terciaria y Caminos Rurales:** Generalmente a cargo de entes municipales o administración local. Son en general de tierra, algunas con empedrados, obras de arte limitadas, bajo volumen de tráfico, sin banquetas o bermas, derechos de vía angostos. En el Paraguay se denomina Red de Caminos Vecinales y está a cargo del MOPC.

5.11. Clasificación de sub-proyecto obras y jerarquía de vía

98. Sobre esta base, para determinar el grado de intervención sobre el medio a partir de la dificultad constructiva y operativa de los distintos Proyectos de infraestructura vial, se ha elaborado una Matriz de doble entrada, Matriz N° 1, en la que se exponen las tipologías de sub-Proyecto, de acuerdo con los objetivos de la obra esperada, y las jerarquías de las vías a intervenir. A partir de su aplicación se obtiene una primera clasificación en función del Tipo de Proyecto, definido en tres niveles de complejidad: Tipo I, Tipo II y Tipo III.

99. Estos tres niveles representan:

100. Tipo I: Complejidad muy alta. Las obras son complejas y, en tal carácter, pueden producir significativos disturbios en el medio, tanto en etapa constructiva como en etapa operativa.

101. Tipo II: Complejidad alta. Las obras son complejas, sin embargo el disturbio sobre el medio receptor no es tan significativo como en las de Tipo I. La intervención sobre el ambiente se producirá en etapa constructiva y operativa, pero será mayor durante la etapa constructiva.

102. Tipo III: Complejidad moderada. La implementación de las obras conlleva una complejidad relativa, principalmente en etapa constructiva.

103. Esta clasificación permite una primera aproximación a los potenciales riesgos ambientales del Proyecto, basada solamente en su complejidad inherente, según tipología de obra y jerarquía de la vía; los Proyectos de Tipo I son aquellos que potencialmente presentan mayor riesgo ambiental, mientras que los de Tipo III son los de menor riesgo.

Cuadro 16. Clasificación de tipo de obras en función a la jerarquía de la vía

Tipo de Obra	Jerarquía de la Vía	
	Secundarias	Terciarias y caminos rurales
Construcción Nueva	Tipo I	Tipo I
Ampliación	Tipo I	Tipo II
Mejoramiento	Tipo II	Tipo II
Rehabilitación	Tipo III	Tipo III

104. Cuando un sub-proyecto involucre la ejecución de varios tipos de obras (componentes individuales del Proyecto global), éstas deberán clasificarse separadamente. La clasificación del Proyecto será la de aquella obra o componente que implique el mayor impacto

5.12. Clasificación en función a la sensibilidad del medio receptor (natural y social)

105. Una vez definido el Tipo de Proyecto de infraestructura vial, se pasa a determinar el nivel de sensibilidad del medio natural y social donde se tiene previsto desarrollarlo ponderando las características biofísicas y sociales del sitio y del área de influencia del Proyecto.

106. A tales efectos en la Matriz N° 2 se presenta una lista de aspectos ambientales y sociales, incluyendo su vinculación con las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del BM para que se identifiquen los que se aplican al Proyecto sobre la base de información secundaria (estudios previos, informes, mapas, etc.), conocimiento del lugar, y una visita de campo de ser necesario.

107. Si el sub-proyecto involucrara más de un componente (por ej., distintas obras), la identificación del nivel de sensibilidad del medio receptor deberá realizarse para cada uno de sus componentes, asignando el nivel más restrictivo (la mayor sensibilidad) para el conjunto del Proyecto.

Cuadro 17. Matriz de identificación de la sensibilidad del medio receptor (natural y social)

Sensibilidad Baja (B)	Sensibilidad Moderada (M)	Sensibilidad Alta (A)
General		
Terrenos ondulados a planos (<15% de pendiente)	Terrenos ondulados (15 a 35 % de pendiente)	Terreno montañoso o con relieve accidentado (>35% de pendiente)
Suelos estables	Moderado potencial de erosión	Alto potencial de erosión
Bajo peligro de degradación ambiental (deforestación, caza, erosión, etc.)	Moderado peligro de degradación ambiental (deforestación, caza, erosión, etc.)	Alto peligro de degradación ambiental (deforestación, caza, erosión, etc.)
Sin riesgo sísmico	Moderado riesgo sísmico	Alto riesgo sísmico
Áreas sin inundación	Zonas esporádicamente inundadas	Zonas vulnerables a fenómenos naturales como inundaciones deslizamientos
Áreas con usos alternativos o compatibles a los fines del Proyecto	Áreas de usos definidos que pueden coexistir con el Proyecto	Áreas con usos definidos que difícilmente pueden coexistir con el Proyecto
No se identifican zonas urbanas densamente pobladas en el área de influencia del Proyecto	Zonas urbanas densamente pobladas en el área de influencia indirecta del Proyecto	Zonas urbanas densamente pobladas en el área de influencia directa del Proyecto
Afectación parcial de terrenos y/o construcciones	Zonas con riesgo de ocupación humana	Necesidad de reasentamiento con la ejecución del Proyecto
Zonas sin antecedentes de conflicto social	Zonas con bajo nivel de conflicto social	Zonas con alto riesgo de conflictos sociales a causa de compromisos ambientales
Hábitats Naturales (OP 4.04) y Bosques (OP 4.36)		
No existen áreas bajo régimen de Protección Ambiental o con previsiones de serlo	Existen áreas bajo algún tipo de régimen de Protección Ambiental, o bien zonas buffer de éstas, en área de influencia indirecta, aun cuando se prevea que no serán impactadas	Existen áreas bajo algún tipo de régimen de Protección Ambiental en el área de influencia directa, aun cuando se prevea que no serán impactadas
No hay presencia de bosques	Presencia de bosques secundarios en el área de influencia directa	Presencia de bosques primarios en el área de influencia directa

Sensibilidad Baja (B)	Sensibilidad Moderada (M)	Sensibilidad Alta (A)
No se identifican nacientes de agua, humedales o áreas sensibles en el área de influencia del Proyecto.	Presencia de nacientes de agua, humedales en el área de influencia indirecta	Presencia de nacientes de agua, humedales en el área de influencia directa
Áreas de bajo-moderado grado de biodiversidad en el área de influencia directa	Moderado-alto grado de biodiversidad en el área de influencia directa	Alto grado de biodiversidad en el área de influencia directa
No se identifican ecosistemas o hábitats de cierta importancia en el área de influencia del Proyecto	Identificación de ecosistemas y hábitat con cierta importancia en el área de influencia del Proyecto.	Ecosistemas excepcionales o frágiles, o hábitats con especies en peligro en el área de influencia del Proyecto, aun cuando se prevea que no serán impactados
Bienes Culturales (OP 4.11)		
Ausencia de sitios de reconocido valor histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural en el área de influencia del Proyecto.	Presencia de sitios de moderado interés histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural en el área de influencia directa del Proyecto.	Presencia de sitios de alto interés histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural en el área de influencia directa del Proyecto
Reasentamiento Involuntario (OP 4.12)		
Ausencia de hechos económicos resultantes de la implementación del sub-Proyecto y causados por: la privación involuntaria de tierra que da por resultado: (i) el desplazamiento o la pérdida de la vivienda; (ii) la pérdida de los activos o del acceso a los activos; o (iii) la pérdida de las fuentes de ingresos o de los medios de subsistencia, ya sea que los afectados deban trasladarse a otro lugar o no; o La restricción involuntaria del acceso a zonas calificadas por la ley como parques o zonas protegidas, con los consiguientes efectos adversos para la subsistencia de las personas desplazadas.	Existencia moderada de hechos directos resultantes de la implementación del sub-Proyecto y causados por: la privación involuntaria de tierra que da por resultado: (i) el desplazamiento o la pérdida de la vivienda; (ii) la pérdida de los activos o del acceso a los activos; o (iii) la pérdida de las fuentes de ingresos o de los medios de subsistencia, ya sea que los afectados deban trasladarse a otro lugar o no; o La restricción involuntaria del acceso a zonas calificadas por la ley como parques o zonas protegidas, con los consiguientes efectos adversos para la subsistencia de las personas desplazadas.	Existencia elevada de hechos económicos y resultantes de la implementación del sub-Proyecto y causados por: la privación involuntaria de tierra que da por resultado: (i) el desplazamiento o la pérdida de la vivienda; (ii) la pérdida de los activos o del acceso a los activos; o (iii) la pérdida de las fuentes de ingresos o de los medios de subsistencia, ya sea que los afectados deban trasladarse a otro lugar o no; o La restricción involuntaria del acceso a zonas calificadas por la ley como parques o zonas protegidas, con los consiguientes efectos adversos para la subsistencia de las personas desplazadas.
Pueblos Indígenas (OP 4.10)		
Ausencia de pueblos indígenas en el área del Proyecto que puedan verse afectados por sus impactos.	Presencia o apego colectivo de pueblos indígenas en número moderado en el área del Proyecto, afectados por sus impactos.	Presencia o apego colectivo de pueblos indígenas en número elevado en el área del Proyecto, afectado por sus impactos.
Otros impactos sociales		
Ausencia de otros Impactos Sociales, incluyendo los resultantes de los Impactos Ambientales, que no necesariamente activan las	Existencia moderada de otros Impactos Sociales, incluyendo los resultantes de los Impactos Ambientales, que no necesariamente activan las políticas de salvaguarda	Existencia elevada de otros Impactos Sociales, incluyendo los resultantes de los Impactos Ambientales, que no necesariamente activan las

diseñar medidas mitigatorias o acuerdos de compensación adecuados. Estas repercusiones pueden afectar una zona más amplia que la de los emplazamientos o instalaciones en los que se realicen las obras físicas.

111. **Categoría B:** sub-proyecto cuyas posibles repercusiones ambientales en las poblaciones humanas o en zonas de importancia ecológica -entre las que se incluyen humedales, bosques, selvas, pastizales, y otros hábitats naturales- son menos adversas que aquellas de los Proyectos de Categoría A. Estos impactos son específicos en función del lugar, normalmente reversibles a corto plazo, y en la mayoría de los casos pueden adoptarse medidas de mitigación con mayor facilidad que en los Proyectos de Categoría A

112. **Categoría C:** Proyectos para los que es probable que no causen impactos ambientales negativos, o cuyos impactos adversos sean mínimos. Para cada una de estas tres categorías se establecen, a su vez, tres tipos diferentes de gestión ambiental asociada, conforme se describe en el apartado 6.4 de este MGAS.

113. **Sub-proyecto elegibles por el Proyecto.** Los sub-proyecto que son elegibles por el Proyecto son los de categoría B, y eventualmente los C (probablemente las obras menores del componente de seguridad vial)

114. **Sub-proyecto no elegibles por el Proyectos. Son los de categoría A.** Se presentan a continuación los criterios de no elegibilidad de Proyectos, en forma consistente con la Categoría Ambiental B que el Banco le ha asignado al préstamo. Los mismos deberán ser debidamente verificados y discutidos al momento de la evaluación ambiental y social de un Proyecto vial determinado. En general se trata de Proyectos que por su complejidad son asimilables a la Categoría A:

- a) Obras viales nuevas que generen impactos ambientales y/o sociales negativos sin precedentes, que resulten en transformaciones masivas del contexto social, de los recursos naturales y su capacidad de provisión de servicios y/o del medio ambiente natural y que no puedan ser mitigados con prácticas y obras adecuadas,
- b) Proyectos que contravengan las obligaciones contraídas en virtud de acuerdos, tratados o convenios ambientales internacionales firmados por el país pertinentes a las actividades del Proyecto o sus impactos,
- c) Proyectos que interfieren con pautas específicas de planificación territorial, áreas previstas para urbanización y/o expansión Urbana,
- d) Proyectos con impactos negativos no mitigables que afecten en forma significativa a hábitats naturales o al patrimonio cultural, incluyendo sitios arqueológicos e históricos,
- e) Proyectos que signifiquen la pérdida o degradación parcial de hábitats naturales críticos o de importancia.
- f) Proyectos que signifiquen la pérdida de hábitats naturales o áreas de uso de comunidades indígenas u otros grupos humanos en situación de vulnerabilidad importantes para su supervivencia.
- g) Proyectos que generen riesgos de colapso sobre la infraestructura y servicios existentes en un área determinada.

7. ESTUDIOS REQUERIDOS EN FUNCIÓN DEL RIESGO AMBIENTAL Y SOCIAL INCLUYENDO CONSULTAS PÚBLICAS DE LOS SUB-PROYECTO

115. La demanda de estudios es en función de las fases del ciclo de Proyecto: Fase de Identificación y Clasificación y Fase de Pre-evaluación. La primera requerirá la realización de una Ficha de Evaluación Preliminar Ambiental y Social (FEPAS) y una Evaluación Ambiental y Social (EVAS).

116. Una vez definidos los niveles de riesgo ambiental y social, y como una de las resultantes más relevantes de este análisis, pueden identificarse los requerimientos de gestión para cada categoría de sub-proyecto y, consiguientemente, los estudios a desarrollar para asegurar la sustentabilidad ambiental y social de los mismos, en cumplimiento con la legislación aplicable y con las políticas de salvaguarda del Banco Mundial.

117. Estos estudios serán llevados a cabo en la fase de Pre-Evaluación, y pueden incluir, según el nivel de riesgo determinado, un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EsiAS), un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y Especificaciones Técnicas Ambientales y Sociales (ETAS) para todos los tipos de sub-proyecto.

7.1. Evaluación Preliminar Ambiental y Social

118. Esta evaluación será desarrollada durante la fase de Identificación y Clasificación del sub-Proyecto para la que se utilizará la FEPAS y deberá adjuntarse a la EVAS. En el **Anexo 2** se presenta el formato.

7.2. Evaluación Ambiental y Social (EVAS)

119. La EVAS consiste en la evaluación socio ambiental, cuya información se obtiene a través de visitas de campo e información secundaria, como sustento y complemento de los datos volcados en la FEPAS. La EVAS contiene básicamente un breve diagnóstico socio ambiental del Proyecto, la identificación de potenciales impactos socio ambientales tanto para la ejecución de las obras como por las características propias del área de influencia, la identificación de medidas de prevención, mitigación y/o compensación de los impactos, y concluye con la identificación de estudios adicionales, de ser necesarios, a desarrollar en la fase de Pre-evaluación del Proyecto. Asimismo, deberá incluir un resumen de la legislación ambiental aplicable al Proyecto y las acciones a llevar a cabo y requeridas para el cumplimiento de dicha legislación.

120. En esta Fase se deben presentar todos los requerimientos legales ambientales y sociales requeridos.

7.3. Estudios ambientales y sociales requeridos para los sub-proyecto del Proyecto

121. Nótese como referencia de los requerimientos de estudios ambientales y sociales para los sub-proyecto del Proyecto, los requeridos para los sub-proyecto RN1 y RN3-8 que serán

financiados por el Proyecto. Estos dos sub-proyecto no requirieron de evaluación de impacto tanto en atención a la legislación nacional (Decretos N° 453 y N° 954 del 2013) y conforme a la OP 4.01 del Banco Mundial, que los clasifica como de categorías B. De todos modos, los dos sub-proyecto RN1 y RN3-8 fueron evaluados ambiental y socialmente y cuentan con sus planes de gestión ambientales y sociales (EVAS) en proceso de no objeción por el Banco Mundial. Asimismo, nótese que a pesar que la SEAM no requiera Audiencia Pública para este tipo de sub-Proyecto, las EVAS fueron sometidas a procesos de Consulta Pública, conforme a los requerimientos del Banco Mundial y del MOPC.

122. Asimismo, para estos dos sub-proyecto, fueron elaborados un Plan de Reasentamiento Involuntario y un Plan de Pueblos Indígenas.

123. Por tanto, los estudios mínimos a desarrollar son los siguientes

a) Sub-proyecto de Categoría B

124. **Categoría asignada al Proyecto Conectividad y Transporte de Paraguay.** El Proyecto demandara la elaboración de una Evaluación Ambiental y Social (EVAS) que contemple aquellos temas específicos identificados durante la fase de identificación. Al igual que los Proyectos de Categoría A, estos estudios también incluirán un Plan de Gestión Ambiental y Social y requerirán el desarrollo de ETA's. Tanto éstas como las medidas de gestión y mitigación podrán basarse principalmente en prácticas estándar para la actividad, pero incluyendo las particularidades de cada Proyecto.

b) Sub-proyecto de Categoría C

125. Se propone la ejecución de una Evaluación Ambiental y Social (EVAS), cuyo énfasis recaiga en la identificación de los impactos remanentes de obras anteriores (pasivos ambientales), la identificación de los principales impactos derivados de las nuevas obras previstas, la definición de las medidas de mitigación que se volcarán a las Especificaciones Técnicas Ambientales Particulares (ETA's) y en los Términos de Referencia para que el contratista elabore el Plan de Manejo detallado de la obra. Se requiere que el Plan de Gestión Ambiental de la Obra sea detallado y cubra todos los aspectos operativos de la gestión ambiental requerida.

c) NO FINANCIABLE POR EL PROYECTO: Sub-proyecto de Categoría A:

126. En estos Proyectos deberán llevarse a cabo Estudios de Impacto Ambiental y Social (EIAS) completos y detallados. Deberán establecerse amplias áreas de influencia espacial y temporal. Deberá planificarse adecuadamente y respetarse el crecimiento poblacional en los alrededores. Deberá contemplarse la realización de relevamientos o mediciones *ad hoc* de los parámetros más significativos.

7.4. Análisis social y planes de reasentamiento involuntario y pueblos indígenas

127. Como parte de las EVAS, acompañarán el Plan de Reasentamiento Involuntario y/o el Plan de Pueblos Indígenas, como sea requerido e independientemente de la categoría de sub-proyecto.

128. Los principios y procedimientos de la evaluación y el análisis de reasentamiento involuntario y de pueblos Indígenas y los planes de manejo respectivos se encuentran detallados en el Marcos y Plan de Pueblos Indígenas, que acompañan el presente Marco.

7.5. Estudios ambientales complementarios

129. Existe una gama de Estudios Complementarios (EC) que podrían requerirse si, para un Proyecto en particular, se activa(n) alguna(s) de las Políticas de Salvaguarda ambientales del BIRF. Los mismos se desarrollarían como parte del proceso de Evaluación Ambiental. Estos estudios tienen como objetivo desarrollar análisis específicos y recomendar medidas de mitigación puntuales para algún aspecto que el screening socioambiental identifique como especialmente sensible.

130. Por ejemplo, para el Proyecto y de acuerdo con el tipo de obras preliminarmente identificadas, podrían requerirse estudios complementarios para los sub-Proyectos en los que se prevea determinado tipo de influencia sobre Hábitats Naturales (OP 4.04) o sitios con Bienes Culturales (OP 4.11). Situaciones que podrían activar la necesidad de dichos estudios pueden ser la presencia de algún hábitat específico para la fauna, o la afectación directa de patrimonio arqueológico, cultural o antropológico. En ambos casos se requeriría de una base analítica sólida para la toma de decisiones que se lograría a través de estudios de mayor profundidad y a partir de los cuales se producirán recomendaciones específicas de manejo.

131. Los Planes de Manejo Especial que se deriven de estos estudios complementarios, deberán ser tratados de igual manera y en forma complementaria a los PGAS, a los fines de su futura implementación efectiva durante la ejecución de los Proyectos.

7.6. Consultas públicas

132. Las consultas públicas constituyen el principal instrumento para establecer un proceso de intercambio de información, ideas y expectativas sobre el sub-Proyecto. El objetivo de las consultas públicas es informar a la población y organizaciones públicas, privadas y no gubernamentales, que se encuentren en el área donde se localiza el sub-Proyecto, sobre los planes preliminares de obras que se pretende realizar, incorporando al diseño del Proyecto el resultado obtenido en el proceso de consulta.

133. Es imprescindible que los mecanismos de consulta pública se realicen en forma previa, culturalmente adecuada a las comunidades afectadas y de buena fe, de manera tal que permitan acuerdos genuinos sobre la base de la información y correcta comprensión de los procesos involucrados por parte de las comunidades afectadas.

134. Es responsabilidad de la DGSA, la preparación y realización de consultas con las comunidades afectadas por el Proyecto articuladamente con la UTPC (Unidad de Transparencia y Participación Ciudadana) y la VEA (Ventana de Acceso a la Información), así como los Gobiernos Departamentales y Municipales, según los lineamientos básicos que se detallan a continuación. La D G S A podrá convocar a los autores de los estudios ambientales y sociales para que realicen la presentación correspondiente y brinden aclaraciones.

135. Para todos los sub-proyecto se realizarán por lo menos dos Consultas Públicas: la primera consulta se realizará en la etapa preliminar del Proyecto (Fase de Identificación). La segunda consulta se realizará con los resultados de la versión Preliminar del Estudio de Ambiental y Social (EAS), ante las autoridades locales y principales interesados; esta consulta alimentará la versión final del EIAS.

136. Para la realización de las consultas, los documentos del Proyecto deberán ser puestos a disposición del público con 7 (s i e t e) días de anticipación a la consulta. El evento debe ser precedido de amplia publicidad en la prensa local y regional. La DGSA adecuará un lugar de consulta de los documentos del Proyecto.

137. En todos los procesos de Consulta Pública, deben asentarse los resultados de las mismas midiendo la participación de mujeres dentro del universo total, a fin de poder cuantificar la participación por género, buscando el empoderamiento de la mujer dentro de los sub-proyecto.

138. En todos los casos, cuando la consulta incluya comunidades indígenas, la DGSA en coordinación con las instancias relevantes del MOPC, realizará invitaciones empleando las tres lenguas nativas principales de las comunidades: guaraní paraguayo, mbya guaraní y maka.

139. En términos generales, para las consultas públicas, deberá respetarse el siguiente procedimiento:

140. Las Consultas se realizarán en el área del sub-Proyecto, en lugar y hora que permitan la asistencia de los involucrados; en caso de que las distancias no lo permitan, se realizará más de un evento, los cuales tendrán lugar en puntos estratégicos de la obra vial. Se facilitará el traslado de aquellas comunidades o grupos que se vean impedidos de movilizarse al lugar.

141. Se deberá presentar el sub-Proyecto durante las reuniones y ponerlo a disposición del público con una antelación de 7 días previo a cada evento. Será de responsabilidad de la UEP en coordinación con la DGSA, la preparación de la documentación y el material necesario para la exposición del sub-Proyecto que podrá realizar valiéndose de esquemas, figuras e ilustraciones y procurando utilizar un lenguaje claro y comprensible para el público en general. Las consultas serán documentadas en Informes con el siguiente contenido mínimo:

- i) El proceso: la convocatoria/invitación, los participantes registrados por género, el objetivo, los puntos abordados, los resultados y los acuerdos a que dieron lugar la consulta;
- ii) Las medidas, incluyendo las adicionales para abordar los impactos identificados, tales como modificaciones de diseño de los sub-proyecto para abordar tanto los efectos adversos como positivos de los mismos.
- iii) Las recomendaciones;
- iv) Cualquier acuerdo formal alcanzado con los consultados; y
- v) Anexos

142. En caso de que los resultados de las consultas impliquen cambios significativos del sub-Proyecto, se realizarán nuevas consultas para discusión y seguimiento de los estudios técnicos de ingeniería y de evaluación ambiental.

143. En el documento del REAS se incluirá toda la documentación e información correspondiente al proceso de consulta pública realizado, indicando participantes. Otros procedimientos respecto a consultas a pueblos indígenas y reasentamiento involuntario son incluidos en el Marco y Plan de Pueblos Indígenas y de Políticas de Reasentamiento Involuntario, respectivamente.

7.7. Cumplimiento de la legislación ambiental y social

144. **Se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:** Cada uno de los sub-proyecto, de ser necesario, deberá contar con la respectiva autorización o permiso emitido por la Secretaría del Ambiente, antes del inicio de las obras. En este sentido, es necesario concertar con éstas el uso de los instrumentos que en este documento se han definido, con el fin de cumplir con la legislación ambiental y trabajar coordinadamente durante el proceso de evaluación de los Proyectos.

145. A pesar de que las Obras previstas en el Proyecto no requieren el EIAP en el marco de los Decretos N° 453 y N° 954 del 2013, se realizara la Evaluación Ambiental y Social del Proyecto, así como Planes de Gestión Ambiental y Social, a ser aprobados por el ente Financiador BIRF, que serán sometidas a procesos de Consulta Pública, conforme a los requerimientos del BIRF y del MOPC.

146. Con el fin de asegurar la aplicación de las acciones socio-ambientales durante la ejecución de las obras, deberá incluirse en el Pliego de Licitación las cláusulas de cumplimiento de compromisos socio-ambientales. Además, las obras deberán contar con los correspondientes Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs) del MOPC.

147. Una vez adjudicada la obra, la responsabilidad del seguimiento y monitoreo de los Proyectos es función de la DGSA, para velar por el cumplimiento de los aspectos ambientales y sociales de los contratos.

8. SISTEMA DE GESTIÓN DE RECLAMOS DEL PROYECTO

148. El Proyecto contará con un sistema de gestión de retroalimentación/reclamos que comprende su entrada/recepción, análisis, monitoreo, resolución y retorno al ciudadano.

149. Los principios que observará el sistema:

- a) El sistema de gestión de interacción/reclamos contará con mecanismos acordes con el contexto local y las características socio-culturales de los grupos involucrados del Proyecto, con especial consideración y respeto a los grupos más vulnerables, entre los cuales los rurales e indígenas.
- b) Los procedimientos para reclamar, el proceso que seguirá, el plazo y los mecanismos de resolución serán ampliamente difundidos para su conocimiento por los interesados y reclamantes.
- c) En todos los casos se llevará un registro de la recepción, análisis y resolución de reclamos y conflictos por cada obra o sub-Proyecto. La asequibilidad de la resolución para los reclamantes

150. Mientras que la entrada de la interacción/reclamo puede darse en diferentes modos y desde distintos lugares (por ejemplo, mesa de entrada MOPC, sitio de obra, web, teléfono, redes sociales y dispositivos móviles) a través de los Contratistas, funcionarios del MOPC, entre otros; los análisis y resoluciones de los reclamos serán de responsabilidad de la Contratista y de las dependencias funcionales del MOPC según el caso.

151. El monitoreo global de las retroalimentaciones/reclamos estará a cargo de la DTTC que mantendrá copiadas a la DGSA y a la UEP del Proyecto,

152. El Sistema de gestión de retroalimentación y reclamos y el Sistema Informático de Gestión de Retroalimentación-Reclamos Ciudadanos (SIGERCI).

153. El sistema preverá desde la habilitación de un buzón de quejas y consultas, tanto en las oficinas de la contratista como en los distintos puestos del MOPC. Este sistema será facilitado por el Sistema Informático de Gestión de Retroalimentación-Reclamos Ciudadanos (SIGERCI) del MOPC que potenciará la actual Ventana de Acceso a la Información (VEA) del MOPC y su integración con sistemas externos como el Portal Unificado de Información Pública (PUIP)⁴. El SIGERCI será un sistema informático que contará con varios módulos integrados para gestionar la interacción/reclamos MOPC-ciudadanía de manera electrónica, registrándola en sus diferentes modos y desde distintos lugares de inicio en una base de datos central para su distribución automáticamente a las diferentes dependencias funcionales del MOPC para su análisis, resolución y retorno al ciudadano.

154. Gestión Electrónica de Interacción y Reclamos MOPC - Ciudadanos (Mejoramiento de la VEA). Las principales funcionalidades son: (i) Sistema de varios módulos integrados para gestionar la interacción/reclamos MOPC-ciudadanía de manera electrónica; (ii) Registrará interacción/reclamos desde distintos lugares de inicio (mesa de entrada MOPC, sitio de obra, web, teléfono, redes sociales y dispositivos móviles) en una base de datos central; (iii) Distribuirá automáticamente a las dependencias responsables del MOPC para su resolución y retorno al ciudadano; y (iv) Preparado para integrarse con sistemas externos como el Portal Unificado de Información Pública (en el marco de la implementación de la Ley de Acceso a la Información de PY).

7.8. Gestión (recepción, tratamiento y resolución) de reclamos del Proyecto

155. **La gestión de reclamos del Proyecto, en general – salvo el Plan de Mudanzas RN1 y RN 3-8, será en tres instancias que son:** (i) el Contratista/Fiscalización; (ii) Instancia interna en el MOPC y (iii) externa a la institución, como sigue:

156. **Contratista/Fiscalización.** El Contratista estará a cargo de los reclamos que surgieran durante la etapa constructiva causados por riesgos o impactos propios de la construcción. Incluyen molestias para el tránsito, riesgos de accidentes; riesgo de contaminación de cursos superficiales y/o acuíferos; alteración del caudal o dirección de la corriente de aguas superficiales y/o subterráneas; riesgo de contaminación del suelo; eliminación de la cobertura vegetal; riesgo de atropello de animales, entre otros.

157. **Instancia Interna en el MOPC.** Si la resolución no fuese posible luego de los análisis de la Contratista y/o dependencias funcionales del MOPC, se conformará una Comité por una Orden de Servicio del Viceministerio del área, del Director de la DGSA, del Director de la Asesoría Jurídica y el Jefe de la UEP, que estará integrada por profesionales abogados, ingenieros y asistente social, o similar pertenecientes a la Dirección de Asuntos Jurídicos, la Unidad de Bienes Inmobiliarios, al Departamento de Avalúo de la Dirección de Obras Públicas, el Departamento de Conservación de Rutas de la Dirección de Vialidad y la Unidad de

⁴ El PUIP se define como herramienta de pedido de acceso a la información pública en el borrador del decreto reglamentario de la ley de acceso a la información pública.

Preparación y Gestión del Proyecto del MOPC en conjunto con la Dirección de Gestión Socio-Ambiental.

158. **Instancia Externa al MOPC.** Los casos de reclamos y conflictos no resueltos en el ámbito del MOPC se podrán atender bajo el mecanismo de mediación promovidos por el MOPC y previo acuerdo entre el reclamante y el MOPC

159. **Mecanismo de mediación.** Si los reclamos no pudiesen ser resueltos por el Contratista/Fiscalización y las instancias internas del MOPC, el Proyecto promoverá la mediación, que se concretará de común acuerdo entre las partes, En el Mecanismo de Mediación intervendrá un tercero que ayude a las partes para arribar a una solución pero sin proponer fórmulas de solución. El papel del tercero, es mejorar la comunicación entre las partes para que estas precisen con claridad el conflicto, descubran sus intereses y generen opciones para hacer realizable un acuerdo satisfactorio. La persona que tendrá a su cargo la mediación será una persona neutral que no tenga interés personal en el resultado por lo que la suspicacia y la desconfianza se reducirán al mínimo. El mediador se desempeñará como facilitador y participará de las reuniones tratando de lograr un acuerdo; también tendrá la capacidad de proponer acciones para que las partes decidan; o la de imponer una decisión cuando las partes no lleguen a un acuerdo.

160. **Perfil del Mediador.** Para la selección del mediador se tendrán en cuenta los siguientes criterios: conocimiento técnico cuando la materia de conflicto reviste especial complejidad o asesorarse con profesionales específicos; capacidad de convocatoria cuando existe gran desconfianza inicial; capacidad de decisión, sirve para demostrar la importancia del proceso, superar desconfianza inicial y tomar decisiones rápidas en situaciones de crisis; capacidad de persuasión cuando las personas que participan o la materia del dialogo, tienden a polarizar las posiciones.

7.9. Otras instancias de reclamos del sistema legal de Paraguay.

161. Reclamo al Defensor del Pueblo. Fuera del sistema previsto a nivel de los poderes Ejecutivo y Judicial, corresponde mencionar la existencia otro nivel de reclamación a nivel del Defensor del Pueblo (Ombudsman), creado por Ley nacional 24.284 en el ámbito del Poder Legislativo. Esta institución cuenta con funciones para recibir denuncias de particulares y formular solicitudes de información y reclamos ante las autoridades competentes.

162. Denuncia en el Poder Judicial. Los reclamos y conflictos presentados ante el Poder Judicial aplican el sistema general vigente en el país con base en lo previsto por la Constitución Nacional. En caso que el interesado no quedare satisfecho con la resolución judicial, corresponderá dar intervención a la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

7.10. Gestión de reclamos del Plan de Mudanzas RN1 y RN 3-8

163. **La gestión de reclamos del Plan de Mudanzas RN1 y RN 3-8, será en dos instancias internas en el MOPC, incluyendo la mediación externa antes de la judicial. Véase el PM por separado.**

9. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

164. En función de las diferentes etapas del proceso de evaluación y desarrollo de planes ambientales y sociales lo largo del ciclo de Proyecto, la DGSA estará a cargo de la preparación de los siguientes cuatro reportes: a:

- a) Ficha de Evaluación Preliminar Ambiental y Social (FEPAS)
- b) Reporte de Evaluación Ambiental y Social (REAS);
- c) Reporte de Seguimiento Ambiental y Social (RESAS) durante el desarrollo de las obras;
- d) Reporte Final Ambiental y Social (REFICAS).

165. La preparación de estos informes en momentos determinados del desarrollo del Proyecto, permitirán evidenciar el cumplimiento de la gestión socio ambiental del Proyecto. A continuación se presenta cada uno de estos instrumentos:

9.1. Ficha de Evaluación Preliminar Ambiental y Social (FEPAS)

166. La FEPAS se aplica en la fase de Identificación y Clasificación del Proyecto vial propuesto. Está diseñada para cubrir el proceso de categorización ambiental y social del mismo, conforme la Metodología detallada en este documento. La Ficha concluye con la propuesta de clasificación del Proyecto en función del nivel de riesgo socio ambiental. De modo que con su aplicación, en conjunto con la EVAS, será posible determinar si hará falta desarrollar una EIAS, como así también si se requieren otros estudios ambientales y/o sociales para cumplir con las Políticas de Salvaguarda del Banco y la normativa legal pertinente.

9.2. Reporte de Evaluación Ambiental y Social (REAS)

167. El REAS es informe que contiene un resumen de los resultados del proceso de evaluación ambiental y social de un Proyecto específico, incluyendo una conclusión de los Estudios Ambientales y Sociales desarrollados, y que fueran requeridos en la FEPAS y en la EVAS, el presupuesto para la ejecución de las acciones identificadas en estos estudios y la identificación de los responsables que se harán cargo de la implementación de los planes y/o programas que se desprendan de los estudios. Véase un modelo en el Anexo 2.

9.3. Reporte de Seguimiento Ambiental y Social (RESAS)

168. El RESAS, es el instrumento requerido en la Etapa de Ejecución y Seguimiento del Proyecto. Este documento contiene básicamente una serie de indicadores previamente definidos con el fin de medir el avance de la gestión ambiental y social. Durante la ejecución de las obras, el RESAS contiene información sobre las visitas de campo realizadas periódicamente durante la ejecución de las mismas. También incluye información sobre las personas que visitaron el Proyecto y concluye con algunas recomendaciones. Véase un modelo en el Anexo 2.

9.4. Reporte Final Ambiental y Social (REFICAS)

169. El REFICAS es el instrumento requerido en la Etapa Final y Cierre Administrativo del Proyecto, contiene las conclusiones de las actividades desarrolladas durante la ejecución de las obras. Es el documento requerido una vez concluida la etapa de construcción, con el fin de verificar el cumplimiento de todas las acciones y medidas acordadas en los respectivos planes de gestión ambiental y social. En Anexos se presenta un modelo de este tipo de informe. Véase un modelo en el Anexo 2.

9.5. Reportes en las herramientas web de monitoreo físico, ambiental y social y VEA del Proyecto

170. Los cuatro citados reportes formarán parte del sistema de herramientas web de monitoreo de los sub-proyecto, por lo tanto estas herramientas estarán disponibles antes del inicio de obras. El MOPC, los Contratistas y Fiscalizadores serán capacitados en el uso de los reportes en el sistema web.

171. **Mapa Interactivo Obras del Proyecto.** Es el Mapa de obras bajo aplicación web que permitirá a los ciudadanos: identificar fácilmente componentes de las obras; retroalimentar al MOPC sobre las obras; descargar datos de obras. Entre sus funcionalidades se incluyen: búsqueda, listado obras por nombre, ubicación, tipo de obra, contratistas, selección de obras para ver detalles.; integración con gestión electrónica de interacción y reclamos para envío de reclamos.

172. **Monitoreo Ejecución Física, Ambiental, Social y Financiera de Obras del MOPC.** Herramienta integrada para el monitoreo: físico financiero; social y ambiental; documental; estadístico; integración con los sistemas de gestión de información existentes: pagos; seguimiento de obras; gestión de documentos.

173. **Las dos anteriores herramientas estarán disponibles juntamente con la Herramienta automática de monitoreo interno y externo de la ejecución financiera del Proyecto.** Esta herramienta permite contar con la información en tiempo real de los contratos y en la línea del tiempo de su implementación. Sus funcionalidades incluyen: gráfico de círculos representan contratos y adendas y tamaño a monto.; categorización de contratos por tipos de obras y servicios y componentes del Proyecto, rubros, tipo de; licitación y proveedor; búsqueda de contratos; listado de contratos; detalle de pagos por cada contrato informes automáticos y con enlace a la ventana de acceso a la información (VEA) y un mapa de obras.

9.6. Resumen instrumentos y estudios de gestión ambiental y social en el ciclo del sub-Proyecto

Cuadro 20. Resumen General de instrumentos

Etapa de manejo ambiental y social / Ciclo de Proyecto		Nivel de riesgo ambiental y social		
		Categoría A	Categoría B	Categoría C
Identificación y Clasificación	Definición conceptual y pre-diseño	FEPAS	FEPAS	FEPAS
		EVAS	EVAS	EVAS
		Consulta pública		
Pre Evaluación	Ante- Proyecto preliminar	Preparación de Estudios	Preparación de Estudios	Preparación de Estudios
		EsiAS completo y detallado, con PGAS y ETA's	EVAS	EVAS
		Si es pertinente:	Si es pertinente:	Si es pertinente:
	Pre- factibilidad	Marco de Políticas de Reasentamiento Involuntario (M PRI).	Marco de Políticas de Reasentamiento Involuntario (M PRI).	Marco de Políticas de Reasentamiento Involuntario (M PRI).
		Marco de Planificación para Pueblos Indígenas (MPPI).	Marco de Planificación para Pueblos Indígenas (MPPI).	Marco de Planificación para Pueblos Indígenas (MPPI).
		Estudios Complementarios	Estudios Complementarios	Estudios Complementarios
		Divulgación	Divulgación	Divulgación
		Consulta pública	Consulta pública	Consulta pública
		Ante-Proyecto detallado	EIAS, PGAS y ETA's finalizados	EIAS, PGAS y ETA's finalizados
	Factibilidad	PPI, PRI, otros Planes de Manejo especial finalizados	PPI, PRI, otros Planes de Manejo especial finalizados Consulta pública	PPI, PRI, otros Planes de Manejo especial finalizados Consulta pública
		Consulta pública	Consulta pública	Consulta pública
		Declaración de Impacto Ambiental o Licenciamiento (Autoridad de Aplicación)		
	Ejecución y Seguimiento	Preparación de Pliegos	Incorporación de PGAS, PPI, PRI, otros Planes de Manejo Especial y ETA's en los Pliegos	
Incorporación de PGAS, PPI, PRI, otros Planes de Manejo Especial y ETA's en los Contratos				
Licitación y Contratación		RESAS	RESAS	RESAS
		Ejecución y Supervisión de Obras	PGAS, PPI, PRI, otros Planes de Manejo Especial, ETA's, RESAS	
Final de Obra y Cierre Administrativo		REFICAS	REFICAS	REFICASFAS
Operación y Mantenimiento		El seguimiento es responsabilidad de cada área operativa según el caso. Deberán seguir las ETA's para la etapa de Operación y Mantenimiento.		

10. MONITOREO Y SUPERVISIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL Y PROGRAMA DE APOYO INSTITUCIONAL AMBIENTAL Y SOCIAL PARA EL PROYECTO

174. En esta sección se incluyen actividades a cargo de la DGSA que apuntan a garantizar el adecuado y oportuno: (i) conocimiento de los instrumentos de gestión ambiental y social del Proyecto a nivel interno del MOPC y otras instancias externas desde la fecha hasta la efectividad e inicio de actividades; y (ii) monitoreo y supervisión ambiental y social del Proyecto que deben realizarse durante la implementación del Proyecto.

175. Para el efecto, y para abordar las debilidades identificadas en la evaluación de las capacidades de gestión ambiental y social del Proyecto, se prevé un Programa de Apoyo Institucional Ambiental y Social.

10.1. Actividades de la gestión ambiental y social a realizarse previa a la efectividad del Proyecto

176. La DGSA está encargada de desarrollar las siguientes actividades:

Cuadro 21. Actividades en el marco de la gestión ambiental y social a realizarse previa a la efectividad del Proyecto

Actividad	Cronograma estimado
a) Publicación del MGAS, MPRI, MPI, EVAS y PRI, PPI. Los documentos serán publicados y difundirlos a nivel interno y a otros actores relacionados.	
b) Talleres de divulgación MGAS, MPRI, MPI, EVAS y PRI, PPI. Una vez aprobados los documentos citados, se desarrollen actividades de promoción y divulgación en el ámbito institucional, con el fin de dar a conocer el instrumento que, a partir de su incorporación formal en la institución, deberá observarse en cuanto a su uso y aplicación.	
c) Talleres de capacitación sobre MGAS, MPRI, MPI, EVAS y PRI, PPI. Incluye la participación de funcionarios del MOPC, Contratistas y Consultores.	
d) Participación en eventos nacionales e internacionales. Consistirá en la promoción y el apoyo a la participación en actividades que estimulen la transferencia de experiencias y conocimientos, a través de la participación en foros, congresos y cursos a nivel nacional e internacional.	

10.2. Programa de Apoyo Institucional Ambiental y Social durante el Proyecto

177. **Programa de Apoyo Institucional Ambiental y Social para el Proyecto fue preparado e incluido juntamente con su presupuesto en el Componente 4. Gestión del Proyecto y apoyo a la implementación del Proyecto.** Los indicadores de resultados que se presentan a continuación apuntan a abordar los desafíos que se identificaron en términos de apoyo institucional en los aspectos ambientales y sociales. Este PAIAS, que se detalla en MO del Proyecto, incluye detallados términos de referencia y comprende las siguientes actividades y cronograma estimado:

Cuadro 22. Programa de Apoyo Institucional Ambiental y Social para el Proyecto para durante la implementación del Proyecto:

Indicadores de Resultados Esperados	Actividades	Cronograma estimado
<p>a) La adecuación del número y expertise de la dotación profesional requerida por el nuevo Proyecto para la DGSA, mediante la contratación de por lo menos tres profesionales en las áreas ambiental, social y de comunicación</p>		
<p>b) El aumento de la oportuna y eficiente capacidad para la coordinación interna y de supervisión ambiental y social a través del desarrollo y uso de la herramienta electrónica de monitoreo ambiental y social, parte del Sistema Web para el Monitoreo Físico, Ambiental y Social de Obras y complementario al mapa web interactivo de obras y el manejo electrónico de la retroalimentación y reclamos ciudadanos.</p> <p>El Sistema Web para el Monitoreo Físico, Ambiental y Social de las Obras, cuyos detalladas ERS forman parte del MO, tiene por objetivo permitir a los ciudadanos hacer un seguimiento de la ejecución física, social y ambiental de las obras mediante los datos de los certificados de avances físicos, sociales y ambientales de las mismas, y así mejorar el sistema manual de carga de certificados de avances de obras presentadas por los contratistas en planillas electrónicas, y la revisión manual de los reportes sociales y ambientales. La mejora de la capacidad de identificación de riesgos y oportunidades ambientales y sociales en obras viales de rehabilitación y mantenimiento, incluyendo la actualización de las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs) y el Manual Social (a revisar) del MOPC. Mejoras de los estándares incluyen, entre otras, en lo ambiental: residuos peligrosos y no peligrosos, aire, agua contaminación del suelo, seguridad y respuesta a contingencias; y social: incorporación de dimensiones sociales en la evaluación y planes ambientales, incluyendo - además de pueblos indígenas y reasentamiento - participación ciudadana, género; divulgación y consulta;</p>		
<p>c) La mejora de las capacidades de implementación de las ETAS del Proyecto a través de capacitación interna en el MOPC y externa (contratistas y fiscalizadoras) de tal forma a enfrentar las diferencias existentes entre los estándares ambientales y sociales de las salvaguardas del Banco y los sistemas del MOPC, particularmente aquellas relacionadas con el reasentamiento y pueblos indígenas, que han afectado la fluidez interna para la supervisión y el cumplimiento externo</p>		

10.3. Presupuesto del PAIAS (en proceso, a concluir antes de la Evaluación del Proyecto)

Cuadro 23. Presupuesto del PAIAS (en proceso, a concluir antes de la Evaluación del Proyecto)

Actividad Prevista	Dirigido a	Un	Cant.	Monto Unitario	Monto Total Gs	Monto Total US\$
1. Contratación de Especialista Ambiental	DGSA	Mes	84	14.875.000	1.249.500.000	245.000
2. Contratación de Especialista Social con foco en aspectos de salvaguardas sociales del BM	DGSA	Mes	84	14.875.000	1.249.500.000	245.000
3. Contratación de Especialista en Comunicación	DGSA					
4. Capacitación interna a Contratistas, 1		Mes	84	2.732.142	229.500.000	45.000
5. Capacitación Interna a Contratistas/Fiscalizadores, 2 – Temas Ambientales y Sociales		Mes	84	2.125.000	178.000.000	35.000
6. Capacitación Interna a Contratistas, 3 - Seguridad Vial		Mes	84	1.666.667	127.500.000	25.000
7. Plan de Comunicación		Mallas	2	382.000.000	765.000.000	150.000
8. Actualización de las ETAGs+Protocolos	/DGSA	Global	1	459.000.000	459.000.000	90.000
9. Herramientas de gestión y monitoreo	/DGSA	Global	1	1.020.000.000	1.020.000.000	200.000
10. Equipamiento Informático	DGSA	Global	1	76.000.000	76.000.000	15.000
*Tasa de cambio considerada: 5.100 Gs/US\$.						

11. CONSULTA Y DIVULGACIÓN DEL PRESENTE MGAS

178. Conforme a la Política de Divulgación de la Información (BP 17.50) y siguiendo los lineamientos del Plan de Consultas de la Preparación del Proyecto, acordado con el Banco Mundial, todos los documentos ambientales y sociales (Marco de Gestión Ambiental y Social y sus partes integrantes Marco de Políticas de Reasentamiento Involuntario y Marco de Planificación para Pueblos Indígenas juntamente con las Evaluaciones y Planes Ambientales y Sociales de los sub-proyecto de las Rutas 1 y 3-8 - que serán intervenidos por el Proyecto y el Plan de Mudanzas) fueron consultados como borradores en julio de 2015.

179. El objetivo de las consultas fue promover difundir y promover la participación ciudadana respecto al alcance y beneficios del Proyecto, las obras y sus posibles beneficios e impactos juntamente con enfoque de preparación de los planes para gestionarlos.

180. Participaron de estas tres reuniones llevadas a cabo en los distritos de Santa Rosa del Mbutuy, San Estanislao y San Juan Bautista los Intendentes de las trazas de las Rutas 1 y 3-8 y de las localidades cercanas (20 km), gobernaciones, asociaciones de productores/comerciantes/vendedores, representantes de centros educativos, usuarios de las vías, medios de prensa locales y funcionarios del MOPC.

181. Han sido convocados 20 Municipios, tres gremios, 5 comités de productores, habiendo seleccionado uno por cada Departamento de cada traza y adoptando un Municipio cabecera departamental (de mayor población) y uno de menor población ubicado aproximadamente en el punto medio de la traza.

182. Los participantes de las consultas expresaron su apoyo al Proyecto, particularmente sobre su componente de seguridad vial. Asimismo, ofrecieron algunas recomendaciones para mejorar los beneficios del Proyecto tales como: i) incorporar medidas de seguridad vial en los cruces de arterias; ii) mantener informada a la comunidad sobre el Proyecto; iii) prever con este Proyecto u otros circunvalaciones de acceso a los cascos urbanos; iv) valoraron la inclusión de atender a algunas necesidades manifestadas por las comunidades indígenas (Caso de Sta. Rosa del Mbutuy). Estas recomendaciones fueron incluidas en estas versiones de documentos.

183. Respecto a las consultas del Plan de Pueblos Indígenas, las mismas también tuvieron lugar en julio de 2015 y tuvo otras características, que resultaron de la adecuación cultural de las mismas para su diálogo con las comunidades indígenas presentes en el área extendida del Proyecto. Los pedidos de las comunidades tales como mejoramiento de los accesos viales secundarios a las Rutas 1 y 3 - 8 fueron atendidos y se encuentran reflejados en el PPI. Véase más en el MPPI y PPI del Proyecto.

184. Nótese que pese a que dados los posibles riesgos e impactos ambientales y sociales bajos asociados al Proyecto, la legislación nacional no requiere de audiencia pública, la divulgación de los documentos y consultas continuarán. Antes de la

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

aprobación del Proyecto, se prevé realizar por lo menos una siguiente ronda de reuniones con los actores de la consulta de julio de 2015 tan pronto el Proyecto sea aprobado por el Directorio del Banco Mundial.

185. En la implementación del Proyecto, se seguirán las especificaciones de divulgación, consultas y manejo de retroalimentación y reclamos de los planes y programas de los planes de gestión ambiental y social, el Plan de Pueblos Indígenas y el Plan de Mudanzas del Proyecto y los dos sub-proyecto Rutas 1 y 3-8, que serán apoyados. Los Marcos también serán ampliamente difundidos.

12. ANEXOS

12.1. Modelos de Reportes para la gestión ambiental y social del Proyecto

FEPAS

FICHA DE EVALUACIÓN PRELIMINAR AMBIENTAL Y SOCIAL

Nombre del Sub-Proyecto	
Categoría Ambiental y Social:	
Organismo Contratante y Ejecutor:	
Responsable Técnico por el MOPC:	
Responsable Ambiental:	
Responsable Social:	
Responsable en Comunicación:	
Contratista	
Responsable Técnico:	
Responsable Ambiental y Social:	
Fiscalización	
Responsable Técnico:	
Responsable Ambiental y Social:	
Fecha:	
Visita de Campo:	

1. Ubicación y Área de Influencia del Sub-Proyecto

<ul style="list-style-type: none"> • Ubicación: tramo XXXX. • Municipio(s): • Departamento: Departamento de XXXX • Ubicación del inmueble: Ver imagen satelital ANEXO 1 • Área de influencia del Sub-Proyecto (<i>justificar criterios de definición</i>).
--

2. SubProyecto: Descripción

<p>El Sub-Proyecto consiste en:</p> <p>Ver plano de ubicación en el Anexo Nº 1</p>
--

3. Clasificación del sub-Proyecto en función del Tipo de Obra Vial

1. Construcción Vial Nueva	<input type="checkbox"/>
2. Mejoramiento enripiado	<input type="checkbox"/>
3. Construcción de empedrado	<input type="checkbox"/>
4. Otro (completar como sea necesario)	<input type="checkbox"/>

4. Caracterización Sociales y Socio – económicas del Proyecto (referenciales)

Características	Si/No	Comentario
4.1 Aspectos demográficos		

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Características	Si/No	Comentario
4.1.2 Habitantes del/los Municipio/s o Departamentos (N°) Desagregación por género y grupos sociales de habitantes		
4.1.3 Habitantes en Zona de Influencia de la obra - Desagregación por género y grupos sociales de habitantes		
4.2 Diversidad Social		
4.2.1 Grupos sociales relevantes para el sub-Proyecto/Proyecto		
4.2.2 Diversidad social afecta las oportunidades para un desarrollo eficaz del sub-Proyecto/Proyecto		
4.3 Género		
4.3.1 Importa el hecho de que alguien sea hombre o mujer en el sub-Proyecto/Proyecto: Hay diferencias de necesidades acceso de recursos y oportunidades, barreras y/o toma de decisiones entre hombres y mujeres en el contexto del sub-Proyecto/Proyecto?		
4.4 Instituciones		
4.4.1 Normas, valores, reglas, y comportamientos que han sido institucionalizados a través de las relaciones inter-grupales relaciones intra e inter-grupales relevantes para el sub-Proyecto/Proyecto		
4.5 Actores/Grupos de Interés		
4.5.1 Principales Actores/Grupos de Interés y su posible influencia en el sub-Proyecto/Proyecto?		
4.6 Participación		
4.6.1 Grupos a los que se divulgará la información/que serán consultados sobre el Proyecto.		
4.7 Actividad Económica Principal		
4.7.1 Descripción		

5. Clasificación del sub-Proyecto en función de la tolerancia del medio (natural y social)

Tolerancia Baja (B)	Tolerancia Moderada (M)	Tolerancia Alta (A)
(a) General		
<input type="checkbox"/> Terrenos ondulados a planos (<15% de pendiente)	<input type="checkbox"/> Terrenos ondulados (15 a 35 % de pendiente)	<input type="checkbox"/> Terreno montañoso o con relieve accidentado (>35% de pendiente)
<input type="checkbox"/> Suelos estables	<input type="checkbox"/> Moderado potencial de erosión	<input type="checkbox"/> Alto potencial de erosión
<input type="checkbox"/> Bajo peligro de degradación ambiental (deforestación, caza)	<input type="checkbox"/> Moderado peligro de degradación ambiental (deforestación, caza)	<input type="checkbox"/> Alto peligro de degradación ambiental (deforestación, caza)
<input type="checkbox"/> Sin riesgo sísmico	<input type="checkbox"/> Moderado riesgo sísmico	<input type="checkbox"/> Alto riesgo sísmico
<input type="checkbox"/> Áreas sin inundación	<input type="checkbox"/> Zonas esporádicamente inundadas	<input type="checkbox"/> Zonas vulnerables a fenómenos naturales como inundaciones, deslizamientos, flujos
<input type="checkbox"/> Áreas con usos alternativos o compatibles a los fines del Proyecto	<input type="checkbox"/> Áreas de usos definidos que pueden coexistir con el Proyecto	<input type="checkbox"/> Áreas con usos definidos que difícilmente pueden coexistir con el Proyecto
<input type="checkbox"/> No se identifican zonas urbanas densamente	<input type="checkbox"/> Zonas urbanas	<input type="checkbox"/> Zonas urbanas

Proyecto Conectividad y Transporte de Paraguay

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Tolerancia Baja (B)	Tolerancia Moderada (M)	Tolerancia Alta (A)
pobladas en el área de influencia del Proyecto	densamente pobladas en el área de influencia indirecta del Proyecto	densamente pobladas en el área de influencia directa del Proyecto
<input type="checkbox"/> Afectación parcial de terrenos y/o construcciones	<input type="checkbox"/> Zonas con riesgo de ocupación humana	<input type="checkbox"/> Necesidad de reasentamiento con la ejecución del Proyecto
<input type="checkbox"/> Zonas sin antecedentes de conflicto social	<input type="checkbox"/> Zonas con bajo nivel de conflicto social	<input type="checkbox"/> Zonas con alto riesgo de conflictos sociales a causa de compromisos ambientales incumplidos
<input type="checkbox"/> Área reconocida como territorio de poblaciones vulnerables	<input type="checkbox"/> Área reconocida como territorio de poblaciones vulnerables	<input type="checkbox"/> Área reconocida como territorio de poblaciones vulnerables
(b) Hábitats Naturales (OP 4.04) y Bosques (OP 4.36)		
<input type="checkbox"/> No existen áreas bajo régimen de Protección Ambiental o con previsiones de serlo	<input type="checkbox"/> Existen áreas bajo algún tipo de régimen de Protección Ambiental, o bien zonas buffer de éstas, en área de influencia indirecta, aún cuando se prevea que no serán impactadas	<input type="checkbox"/> Existen áreas bajo algún tipo de régimen de Protección Ambiental en el área de influencia directa, aún cuando se prevea que no serán impactadas
<input type="checkbox"/> No hay presencia de bosques	<input type="checkbox"/> Presencia de bosques secundarios	<input type="checkbox"/> Presencia de bosques primarios
<input type="checkbox"/> No se identifican nacientes de agua, humedales o áreas sensibles en el área de influencia del Proyecto.	<input type="checkbox"/> Presencia de nacientes de agua, humedales en el área de influencia indirecta	<input type="checkbox"/> Presencia de nacientes de agua, humedales en el área de influencia directa
<input type="checkbox"/> Áreas de bajo-moderado grado de biodiversidad	<input type="checkbox"/> Moderado-alto grado de biodiversidad	<input type="checkbox"/> Alto grado de biodiversidad
<input type="checkbox"/> No se identifican ecosistemas o hábitats de cierta importancia en el área de influencia del Proyecto	<input type="checkbox"/> Identificación de ecosistemas y hábitat con cierta importancia en el área de influencia del Proyecto	<input type="checkbox"/> Ecosistemas excepcionales o frágiles, o hábitats con especies en peligro en el área de influencia del Proyecto, aún cuando se prevea que no serán impactados
(c) Recursos Físicos Culturales (OP 4.11)⁵		
<input type="checkbox"/> Ausencia de sitios de reconocido valor histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural en el área de influencia del Proyecto.	<input type="checkbox"/> Presencia de sitios de moderado interés histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural en el área de influencia directa del Proyecto.	<input type="checkbox"/> Presencia de sitios de alto interés histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural en el área de influencia directa del Proyecto
(d) Reasentamiento Involuntario (OP 4.12) [Involuntario: cuando la persona involucrada no tiene el poder de elección, es decir no tiene la opción de acuerdo o en desacuerdo con la adquisición de terrenos. Por definición, el poder de elección -y, por tanto voluntario – hace que el reasentamiento voluntario sólo es posible si la ubicación del Proyecto no es fija]		
<input type="checkbox"/> Existencia de privación involuntaria de tierra debido a:		<input type="checkbox"/> Ausencia de privación involuntaria de tierra debido a:

⁵ En el caso que durante la construcción de la obra se encuentre algún indicio de patrimonio cultural, el procedimiento es el siguiente: 1) Se ordena la interrupción de las obras; 2) Se convoca a un profesional del Vice Ministerio de Minas y Energía del MOPC, a fin de confirmar el origen de los materiales; y/o 3) Se contratan a un profesional (Paleontólogo, arqueólogo u otros), 4) En caso de confirmarse la presencia se aplica la Ley 946/82, De la Protección a los Bienes Culturales, cuya autoridad de aplicación es la Secretaría Nacional de Cultura.

Proyecto Conectividad y Transporte de Paraguay

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Tolerancia Baja (B)	Tolerancia Moderada (M)	Tolerancia Alta (A)
<input type="checkbox"/> (i) la pérdida de la tierra;		<input type="checkbox"/> (i) la pérdida de la tierra;
<input type="checkbox"/> (ii) el desplazamiento o la pérdida de la vivienda;		<input type="checkbox"/> (ii) el desplazamiento o la pérdida de la vivienda;
<input type="checkbox"/> (iii) la pérdida de los activos o del acceso a los activos; o		<input type="checkbox"/> (iii) la pérdida de los activos o del acceso a los activos; o
<input type="checkbox"/> (iv) la pérdida de las fuentes de ingresos o de los medios de subsistencia, ya sea que los afectados deban trasladarse a otro lugar o no;		<input type="checkbox"/> (iv) la pérdida de las fuentes de ingresos o de los medios de subsistencia, ya sea que los afectados deban trasladarse a otro lugar o no;
o <input type="checkbox"/> La restricción involuntaria del acceso a zonas calificadas por la ley como parques o zonas protegidas, con los consiguientes efectos adversos para la subsistencia de las personas desplazadas.		o <input type="checkbox"/> La restricción involuntaria del acceso a zonas calificadas por la ley como parques o zonas protegidas, con los consiguientes efectos adversos para la subsistencia de las personas desplazadas.
Situación Jurídica y Tenencia del/de los Terreno/s para el Sub-Proyecto (para cada uno de los terrenos involucrados y en todos los casos, agregue la/s evidencia/s de no coacción en la donación y el cronograma de tenencia y transferencia jurídica del/los terreno/s).		
1.2.1. Cesión/donación de uno o varios miembros de XX.		
1.2.2. Cesión de terceros a favor de XX		
1.2.2. Cesión/donación de municipios a favor de XX		
1.2.3. Otro.		
(e) Pueblos Indígenas (OP 4.10)		
<input type="checkbox"/> Ausencia de pueblos indígenas en el área de influencia del Proyecto afectados por sus impactos.	<input type="checkbox"/> Presencia o apego colectivo de pueblos indígenas en número moderado en el área del Proyecto afectados por sus impactos.	<input type="checkbox"/> Presencia o apego colectivo de pueblos indígenas en número elevado en el área del Proyecto afectado por sus impactos.
(f) Aguas Internacionales		
El sub-Proyecto involucra aguas internacionales?	Si (X) No (X)	Si (X) No (X)

6. Otros Aspectos/Potenciales Impactos Ambientales y Sociales Relevantes del Sub-Proyecto

Impactos		
6.1 Impactos ambientales		
6.1.1 Impactos Ambientales originados por la disposición final de materiales y residuos especiales y la utilización de áreas de préstamos, estabilización de pendientes, incorporar medidas de seguridad viales.		
6.2 Impactos sociales		
6.2.1 Grupos sociales relevantes para el sub-Proyecto/Proyecto		
6.2.2 Diversidad social afecta las oportunidades para un desarrollo eficaz del sub-Proyecto/Proyecto		
6.2.3 Beneficios directos, indirectos a corto y largo plazo.		
6.2.4 Cambios en la dinámica demográfica por desarrollo inducido a corto y largo plazo.		
6.2.5 Cambios en la dinámica de la vida comunitaria y cultural de los diferentes grupos sociales.		
6.2.6 Cambios en la cadena de producción por uso permanente del suelo de ubicación de obras.		
6.2.7 Cambios en la dinámica económica, vida comunitaria y cultural pueden producirse a largo plazo.		

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Impactos		
6.2.8 Cambios respecto a la obra por percepción de riesgo por parte de la población sobre temas tales como riesgos por campos electromagnéticos, incendio, explosión, etc.		
6.3 Riesgos Sociales		
6.3.1 Riesgos de Economía Política. Captura de los beneficios, oposición o distorsión del Proyecto por actores influyentes, o bloqueo de su desarrollo		
6.3.2 Riesgos Causados por el Proyecto, salvo los que activan las políticas de salvaguardas del BM (ver punto 6)		
6.3.3 Presencia de sitios de valor social-recreacional (instituciones educativas, plazas o de centros de congregación de personas).		
6.3.4 Presencia de conflictos sociales		
6.4 Otros aspectos sociales relevantes de capital social, humano y productivo del área de influencia del sub-Proyecto/Proyecto		

Nota: Desarrollo inducido en la población: afluencia de un número inesperado de extraños trae efectos sociales predecibles para la población local, incluyendo: (a) Presión sobre los recursos e infraestructura existentes: competición por la leña, materiales de construcción, electricidad, agua potable, eliminación de desperdicios, pesca y la utilización de terreno para los almacenes o viviendas; (b) Presión sobre las instituciones existentes que generalmente no pueden hacerse cargo de las funciones más sofisticadas de planificación; (c) Mayor presión sobre las instalaciones sanitarias y de salud; (d) Colapso de los métodos tradicionales de control y disciplina social.; (e) Mayor marginación de las minorías de la población local, y ensanchamiento de la brecha de la miseria, porque los sectores más vulnerables de la población, incluyendo los ancianos y las mujeres, deben competir con la población local y los extraños, y estos posiblemente tengan más fuerza política y física.

7. Políticas Operacionales de Salvaguardas Ambientales y Sociales del Banco Mundial y Legislación Nacional Activadas por el Sub-Proyecto

a-Políticas Operacionales de Salvaguardas Ambientales y Sociales del Banco Mundial	Si	No
Evaluación Ambiental (OP/BP 4.01)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hábitats Naturales (OP/BP 4.04)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manejo de plagas (OP 4.09)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Recursos Físicos y Culturales (OP 4.11)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reasentamiento involuntario (OP/BP 4.12)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pueblos Indígenas (OP/BP 4.10)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bosques (OP/BP 4.36)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguridad de Represas (OP/BP 4.37)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b Legislación Nacional e Instrumentos del MGAS		
Ficha de Evaluación Preliminar Ambiental y Social (FEPAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Evaluación Impacto Ambiental (Ley 294/93)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de Control Ambiental (Ley 294/93)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estatuto de Comunidades Indígenas (Ley 904/81)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Especificaciones Técnicas Ambientales Generales para Obras Viales (ETAGs). Disposición MOPC. <i>Resolución SEAM N° 367/04 (3-09-04). Obligatorias para los aspectos que sean aplicables a los sub-proyecto de acuerdo con su naturaleza y alcances.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de Acción Socio Ambiental de la Contratista - PASA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de Control y Vigilancia Ambiental del Gerente de Obras - PCVA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8- Categoría Ambiental y Social del Sub-Proyecto

TIPOLOGÍA DEL SUBPROYECTO	RIESGO		
	Alto	Moderado	Bajo
	CATEGORÍA AMBIENTAL		

Proyecto Conectividad y Transporte de Paraguay

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

TIPOLOGÍA DEL SUBPROYECTO	RIESGO		
	Alto	Moderado	Bajo
	CATEGORÍA AMBIENTAL		
Rehabilitación de Caminos rurales		B	
Rehabilitación Puentes		B	

9. Requerimientos de Estudios del Sub-Proyecto en Función a Categoría Ambiental y Social

Requisitos	Licencia Ambiental

10. Arreglos y responsabilidades institucionales por ciclo de sub-Proyecto

Cuadro 1. Actividades por ciclo de sub-Proyecto, obligaciones y responsabilidades institucionales

Etapa técnica del Ciclo de Sub-Proyecto	Etapa de Evaluación y Manejo Ambiental	Objetivo(s)	Instrumento Interno	Instrumento Externo	Actividades Especificas	MOPC (especificar qué instancia)	Contratista	Gerente de Obra	Banco
FASE PRELIMINAR / IDENTIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN									
Pre-diseño del Proyecto	Evaluación Socio-ambiental Preliminar	-Estimar impactos ambientales y sociales -Determinar necesidad estudios adicionales EstAd	- FEPAS - TDR estudios adicionales, si necesario		Preparación FEPAS				
					Aprobación FEPAS				
					Preparación TDR				
					Aprobación TDR				
Ante-Proyecto (bases de la Licitación)	Desarrollo Estudios Ambientales y Sociales de acuerdo con FEPAS y EstAd, si necesario	-Evaluar impactos socio-ambientales e identificar medidas de mitigación. - Sugerir aspectos ambientales y sociales para diseños sub-proyecto - Iniciar proceso Licencia Ambiental (LA)	- MGAS 2011 - MPRI 2011 - MPPI 2005-2010	Requisitos legales en la materia obtención LA	Desarrollo de EstAd				
					Desarrollo Planes de Reasentamiento Involuntario (PRI), Pueblos Indígenas.(PPI) <i>(ver adicionalmente por separado los arreglos institucionales específicos para estos casos)</i>				
					Aprobación EstAd y Planes (PRI, PPI y otros)				
	Información y consulta pública	Informar características sub-Proyecto y planes	- MGAS 2011 - MPRI -AT 2011 - MPPI 2005/10	Requisitos legales de existir.	Preparación e implementación de Consulta Pública.				
Licitación del sub-Proyecto	Incorporación de medidas de gestión socio-ambiental	Verificar cumplimiento de requerimientos en AnteProyecto	Reporte de Evaluación Ambiental y Social (REAS)	Pliego	Inclusión medidas de manejo en pliegos				
					No Objeción de Pliegos				
Licitación de la fiscalización de		Incorporar medidas de fiscalización manejo socio-	TDR Fiscalización	Pliego	Inclusión medidas de manejo en pliegos				

Proyecto Conectividad y Transporte de Paraguay

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Etapa técnica del Ciclo de Sub-Proyecto	Etapa de Evaluación y Manejo Ambiental	Objetivo(s)	Instrumento Interno	Instrumento Externo	Actividades Específicas	MOPC (especificar qué instancia)	Contratista	Gerente de Obra	Banco
obras		ambiental en pliegos y contratos.	de Obras		No Objeción de Pliegos				
Adjudicación		Verificación observancia ambientales y sociales en los pliegos y contratos	REAS	Pliego	Preparación REAS				
					Aprobación REAS				
Trabajos previos a inicio de obras	<i>Fiscalización gestión socio – ambiental previo a inicio de obras</i>	Verificación observancia ambientales y sociales en los TDR y planes	REAS	TDR PASA	Preparación TDR PASA				
					Aprobación TDR PASA con REAS				
				PASA	Preparación PASA				
					Recomendación Aprobación PASA con REAS				
					Aprobación PASA con REAS				
				PCVA	Preparación PCVA				
Aprobación PCVA con REAS									
Construcción	<i>Fiscalización gestión socio – ambiental en ejecución de obras</i>	Verificar la cumplimentación de los procedimientos requeridos en el Contrato y planes y desarrollar medidas correctivas si necesarias	RESAS	Informe mensual cumplimiento	Preparación				
					Recomendación de Aprobación con RESAS				
					Aprobación con RESAS				
				Informe mensual fiscalización	Preparación				
Aprobación con RESAS									
Cierre administrativo	<i>Cierre Fiscalización gestión socio – ambiental para cierre administrativo</i>	Verificar la cumplimentación de los procedimientos requeridos en los pliegos de licitación		Informe final inspección de obra	Preparación				
					Aprobación con REFICAS				
					No Objeción REFICAS y cierre administrativo del Proyecto				
Anexos N° 1- Ubicación del Proyecto									

Proyecto Conectividad y Transporte de Paraguay
MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

REAS

REPORTE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Nombre del Sub-Proyecto	
Categoría Ambiental y Social:	
Organismo Contratante y Ejecutor:	
Responsable Técnico por el MOPC:	
Responsable Ambiental:	
Responsable Social:	
Responsable en Comunicación:	
Contratista	
Responsable Técnico:	
Responsable Ambiental y Social:	
Fiscalización	
Responsable Técnico:	
Responsable Ambiental y Social:	
Fecha:	
Visita de Campo:	

1. Cumplimiento con la Autoridad Ambiental (y Social, como aplique)
2. Estudios Ambientales y Sociales desarrollados: Conclusiones y Recomendaciones
3. Estudios Ambientales y Sociales desarrollados
4. Plan de Gestión Ambiental y Social
5. Presupuesto Ambiental y Social

RESAS

REPORTE SEGUIMIENTO AMBIENTAL Y SOCIAL

Nombre del Sub-Proyecto		
Categoría Ambiental y Social:		
Organismo Contratante y Ejecutor:		
Responsable Técnico por el MOPC:		
Responsable Ambiental:		
Responsable Social:		
Responsable en Comunicación:		
Contratista		
Responsable Técnico:		
Responsable Ambiental y Social:		
Fiscalización		
Responsable Técnico:		
Responsable Ambiental y Social:		
Fecha:		
Visita de Campo:		
RESAS CORRESPONDIENTE A:		
ITEM AMBIENTAL Y SOCIAL	COMPONENTES	OBSERVACIONES/RECOMENDACIONES
CUMPLIMIENTO PASA	PASA	
	Informes Mensuales Contratista	
CUMPLIMIENTO PCVA	PCVA	
	Informes Mensuales Fiscalizadora	
SEÑALIZACION	Obras	
	Canteras y zonas de préstamo	
CAMPAMENTO	Licencia Ambiental/ETAG's	
	Obradores	
	Oficina	
	Disposición final de residuos sólidos del campamento	
	Señalización	
INSTALACIONES PLANTAS DE MATERIALES	Licencia Ambiental/ETAG'S	
	Señalización	
CANTERAS Y ÁREAS PRÉSTAMOS	Licencia Ambiental/ETAG'S	
	Señalización	
DISPOSICIÓN DE RESIDUOS	Plantas	
	Obrador	
	Equipos de trabajo en zona de camino.	
TRANSPORTE DE MATERIALES		
SEGURIDAD E HIGIENE LABORAL	Personal	

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

RESAS CORRESPONDIENTE A:		
ITEM AMBIENTAL Y SOCIAL	COMPONENTES	OBSERVACIONES/RECOMENDACIONES
	Prevencción de incendios: equipos y capacitación Primeros Auxilios	
FRANJA DE DOMINIO	Movimiento de suelo y desbosque Limpieza, desbroce y despeje Banquinas Alcantarillas Zona de Rodadura	
	Aspectos sociales	
	Ocupación - Reasentamiento	
COMUNICACIÓN	Difusión.	
INTERACCIÓN, RECLAMOS Y CONFLICTOS	Canales de reclamos.	
	Disponibilidad	
	Visibilidad	
	Resolución de conflictos y reclamos.	
PLAN DE PUEBLOS INDÍGENAS	No aplica	
PLAN DE REASENTAMIENTO	No aplica	

Proyecto Conectividad y Transporte de Paraguay
MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

REFICAS
REPORTE FINAL DE CUMPLIMIENTO AMBIENTAL Y SOCIAL

Nombre del Sub-Proyecto	
Categoría Ambiental y Social:	
Organismo Contratante y Ejecutor:	
Responsable Técnico por el MOPC:	
Responsable Ambiental:	
Responsable Social:	
Responsable en Comunicación:	
Contratista	
Responsable Técnico:	
Responsable Ambiental y Social:	
Fiscalización	
Responsable Técnico:	
Responsable Ambiental y Social:	
Fecha:	
Visita de Campo:	

Antecedentes _____

Cumplimiento de las condiciones ambientales y sociales establecidas en el contrato

- a. _____ Si No
- b. _____ Si No
- c. _____ Si No

Aspectos revisados

- Ejecución de los Planes y Programas identificados en el PPGA
 - o Obrador: _____
 - o Área de préstamo de materiales: _____
 - o Áreas de Explotación de Material: _____
 - o Áreas de Disposición final de desechos: _____
 - o Otros: _____

Evaluación de la ejecución: _____

Presupuesto final ejecutado: _____

Conclusiones: _____

12.2. Mapas del Proyecto

12.3. Marco de Planificación de Pueblos Indígenas (MPPI) – en documento separado

12.4. Marco de Políticas de Reasentamiento Involuntario (MPRI) – en documento separado