

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HONDURAS

PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL REGIONAL II

(HO-L1121)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Alfonso Salazar (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Miroslava Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Daniel Torres Gracia (TSP/CNI); Alejandra Caldo, Laureen Montes y María Romero Pons (INE/TSP); Denis Corrales (VPS/ESG); Taos Aliouat (LEG/SGO); y María Cecilia del Puerto y Nalda Morales (FMP/CHO).

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

PERFIL DE PROYECTO

HONDURAS

I. DATOS BÁSICOS

Nombre de proyecto:	Programa de Integración Vial Regional II
Número de proyecto:	HO-L1121
Equipo de proyecto:	Alfonso Salazar (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Miroslava Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Daniel Torres Gracia (TSP/CNI); Alejandra Caldo, Laureen Montes y María Romero Pons (INE/TSP); Denis Corrales (VPS/ESG); Taos Aliouat (LEG/SGO); y María Cecilia del Puerto y Nalda Morales (FMP/CHO)
Prestatario:	República de Honduras
Organismo ejecutor:	Inversión Estratégica Honduras – Invest-Honduras
Plan financiero:	BID (CO): Hasta US\$45,00 millones BID (FOE): Hasta US\$30,00 millones Total: Hasta US\$75,00 millones
Salvaguardias:	Políticas activadas: OP-102, OP-703 (B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.11 y B.17), OP-704 y OP-710 Clasificación: Categoría B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **La infraestructura de transporte de Honduras** se compone principalmente por su red de carreteras interurbanas y el Puerto de Cortés en el Atlántico. La red vial tiene una longitud total de 15.159,6 km¹, 3.305,5 km (21,8%) corresponden a la red vial principal, 2.897,5 km a la red secundaria (19,1%) y 8.956,5 km a la red vecinal (59,1%). La red vial principal se encuentra pavimentada en un 85,8% y la red secundaria en un 29,1%². La densidad carretera³ es de 0,13 km/km², ubicándose entre los países centroamericanos con menor desarrollo de red⁴.
- 2.2 **Marco institucional.** La Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), creada a principios de 2014 es la entidad responsable de planificar, rehabilitar, mejorar y ampliar la red vial nacional. El Fondo Vial (FV) se encarga del mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia de la red vial. El FV es un organismo desconcentrado, que inició operaciones en el año 2001. Desde 2012 la Cuenta del Desafío del Milenio-Honduras, ahora INVEST-Honduras, ha venido ejecutando los préstamos del sector vial con financiamiento del Banco de manera satisfactoria. En esta operación el organismo ejecutor será INVEST-Honduras⁵.

1 El 23% de la red vial se encuentra en buen estado, el 52% en regular estado y el 25% en mal estado.

2 [Red Vial Nacional](#).

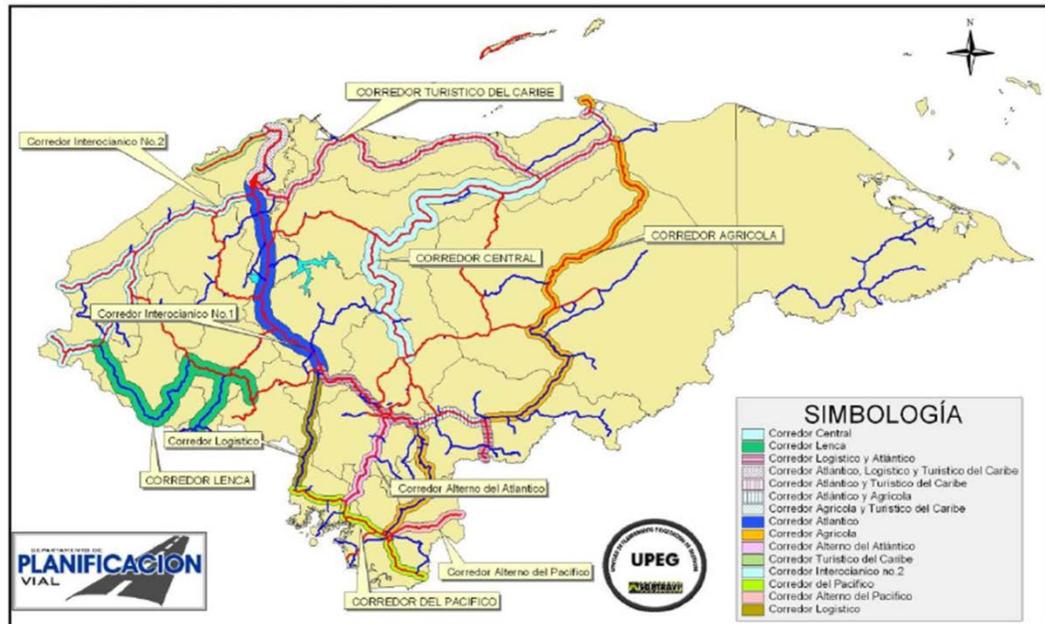
3 Es un indicador de desarrollo de la red carretera, de estándar internacional, que se obtiene al dividir el número de km de la red nacional entre la superficie del país.

4 Fuente: International Road Federation (IRF, 2014).

5 INVEST-Honduras está adscrita a la Secretaría de Coordinación General de Gobierno de la República de Honduras; el Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva analiza con INVEST-H los asuntos

2.3 **Integración física regional.** La infraestructura de transporte carretero asociado a la integración regional se caracteriza por tres ejes norte-sur que comunican las costas Atlántica y Pacífica con la capital, Tegucigalpa, en el centro del país, San Pedro Sula al norte, y otras ciudades importantes; y por dos ejes este-oeste que comunican las fronteras terrestres con el interior del país: (i) al Norte a través del Corredor Turístico sobre el Atlántico; y (ii) al Sur entre las fronteras de El Salvador y Nicaragua, a través del Corredor Pacífico. El Gobierno de Honduras (GdH) tiene previsto para el período 2014-2018 una serie de intervenciones en los principales corredores viales del país, incluyendo los Corredores: Pacífico, Logístico, Occidente, Turístico, Agrícola y Lenca, corredores estratégicos para la integración nacional y regional.

Figura 1. Corredores Estratégicos de Integración Nacional y Regional



2.4 **El problema.** A pesar de que Honduras tiene claramente definidos sus corredores estratégicos, y los mismos se encuentran operativos en la actualidad, estos presentan limitantes en sus condiciones de operación, afectando la adecuada integración física nacional y regional del país. Dado que los corredores viales estratégicos presentan tramos críticos, caracterizados por reducciones sustanciales en los niveles de servicio, esto se traduce en altos costos de operación y tiempos de viaje en dichos tramos, afectando la conectividad funcional de los mismos.⁶ En particular, el tramo de la CA-5 Norte, entre La Barca-Villanueva, con Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) de 6.000 a 8.000 vehículos y crecimiento anual de 3%, es el único tramo de dos carriles, de la carretera CA-5 Norte a San Pedro Sula, capital industrial del país. Esta condición hace que sea un tramo crítico con un nivel de servicio calificado entre

ejecutados por INVEST-H que tengan relación con el sector de infraestructura productiva (Decreto Ejecutivo PCM-001-2014).

6 En carreteras se definen seis niveles de servicio diferentes, de las letras A a la F, con base a estándares de capacidad, velocidad de operación, seguridad y calidad de la vía, entre otros. Siendo A el mejor nivel de servicio y F el peor cuando la capacidad de la vía esta sustancialmente limitada.

- D y E, dependiendo el período del día y el sentido de circulación. La carretera CA-5 Norte es una ruta estratégica para la integración física del país y la región al formar parte de la Red Internacional de Carreteras Centroamericanas (RICAM) y ser un segmento troncal del corredor logístico del país que conecta Tegucigalpa-San Pedro Sula-Puerto Cortés.
- 2.5 En este contexto, el GdH ha decidido emprender con el apoyo del Banco, un programa de inversiones para mejorar las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad en vías de integración nacional y regional de Honduras. Esta operación se enmarca en dicho contexto.
- 2.6 La experiencia internacional en la implementación de proyectos de rehabilitación, ampliación y mejoramiento de vías ha concluido que estos proyectos muestran, los siguientes resultados⁷: (i) disminución de costos de operación de los vehículos; y (ii) disminución de tiempo de viaje.
- 2.7 **Estrategia del País.** Esta operación es consistente con el “Plan Estratégico del Gobierno de Honduras 2014-2018”, en el cual se considera el mejoramiento de corredores viales estratégicos como parte de los resultados del componente de infraestructura productiva. Por otra parte, el Plan de Nación 2010-2022 incluye dentro de sus lineamientos estratégicos en infraestructura productiva, el reto de aprovechar la localización geográfica del país con el fin de constituirse como el circuito más importante de transporte terrestre interoceánico para el tránsito de mercaderías en Centroamérica, y la meta de incrementar en 285% las toneladas de transporte de carga con fines de exportación, entre 2009 y 2038. Asimismo, la CA-5 Norte en su tramo Puerto Cortés – San Pedro Sula hace parte del Plan para la Prosperidad de los países del Triángulo Norte, el cual contempla mejorar y expandir infraestructura y corredores logísticos.
- 2.8 **Estrategia del Banco con el País.** La estrategia vigente (GN-2796-1) (2015-2018) considera la vialidad para la integración regional dentro de sus cinco áreas prioritarias, estableciendo dentro de dicha área la consolidación de los principales corredores de integración nacional y regional. Asimismo, el programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (GN-2788-5) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) “productividad e innovación”, por su apoyo a la mejora de la infraestructura de corredores viales estratégicos del país; y (ii) “integración económica”, por su contribución a facilitar el acceso de la producción y el tránsito de mercaderías a los mercados externos regional e internacionales, y al fortalecimiento de iniciativas regionales de integración física (Proyecto Mesoamérica).
- 2.9 Además, el programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5), en particular con los principios estratégicos de: (i) “financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global”; y (ii) “planificar, construir y mantener infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo”, alineándose también con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), que tiene como

7 [Informe de Implementación del Proyecto del Banco Mundial.](#)

líneas de acción la rehabilitación de sistemas viales que aseguren la plena utilización de activos existentes.

- 2.10 **Objetivo.** El objetivo del programa es contribuir a la mejora de la integración física y la conectividad vial de Honduras, mediante la mejora de las condiciones de transitabilidad en vías de integración nacional y regional del país, para estimular la actividad productiva y el crecimiento económico. El objetivo específico es contribuir a la mejora de la calidad y capacidad de la infraestructura facilitando el acceso de la población y de bienes a los mercados nacionales y regionales, a través de la reducción de los costos de operación de transporte y los tiempos de viaje de los usuarios en los corredores de integración.
- 2.11 Esta operación considera un monto de hasta US\$75,00 millones con la siguiente estructura: (i) obras civiles (hasta US\$70,25 millones), que incluye el costo de obra y supervisión técnica y ambiental de los proyectos del programa, así como las obras de mitigación ambiental y social, la adquisición de predios y si es el caso, la implementación de planes de reasentamiento. Asimismo financiará los futuros estudios técnicos, económicos y socioambientales de los demás proyectos que sean sometidos durante la ejecución del programa, también acciones orientadas al fomento del enfoque de género en materia de formación técnica de mujeres en actividades no tradicionales de obras viales y su potencial inserción laboral; y (ii) otros gastos (hasta US\$4,75 millones), que incluye el financiamiento de costos operativos de administración y gestión del programa (actividades que fortalezcan la capacidad y el personal incremental requerido en el organismo ejecutor), así como actividades que fortalezcan el rol de la INSEP de acuerdo a sus competencias legales⁸; se incluyen también recursos para la evaluación y monitoreo, así como la realización de auditorías y gastos financieros.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** Debido a que este programa financiará obras similares e independientes atendiendo a criterios de elegibilidad (¶3.2), se ha considerado conveniente la utilización de la modalidad del programa de obras múltiples⁹ con un período de desembolsos de cinco años.
- 3.2 **Criterios de elegibilidad.** Para la selección de los proyectos a incorporar en la operación se emplearán criterios de focalización, eficacia, eficiencia y ambientales: (i) focalización, las obras a realizarse deberán estar localizadas en los corredores estratégicos de integración nacional o regional; (ii) eficacia, los proyectos deben contar con los estudios técnicos, que demuestren, que se atiende de manera integral el problema a resolver; (iii) eficiencia, los proyectos deberán proponer la solución técnica más eficiente y cumplir con una tasa interna de retorno económica igual o superior del 12%; y (iv) ambiental, los proyectos deberán contar con los estudios socioambientales detallados de

8 Alcance a ser identificado en la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD). Las actividades específicas se definirán en la fase de ejecución, con base en un análisis de necesidades.

9 En apego al procedimiento programa de obras múltiples de los manuales del Banco para el procesamiento de operaciones con garantía soberana (PR-202).

acuerdo al tipo de obra a ejecutarse y cumplir con la política de medio ambiente y salvaguardias del Banco.¹⁰

- 3.3 La muestra identificada es el proyecto Corredor Logístico La Barca – Pimienta (aproximadamente 23 km)¹¹. Las obras corresponden a la ampliación de dos a cuatro carriles, rehabilitación de carriles existentes, construcción de intercambiadores y obras de seguridad vial. Este corredor logístico tiene la máxima importancia estratégica para el país pues conecta en 241 km sentido Norte-Sur, Tegucigalpa y San Pedro Sula y en 53 km más, San Pedro y Puerto Cortés, uno de los principales puertos de la región en importaciones y exportaciones.¹² La CA-5 Norte tiene sectores donde el tránsito promedio diario anual (TPDA) supera los 9.125 vehículos, soportando el 28% del movimiento por carretera medido en vehículos-km con sólo el 5% de la longitud total de la red nacional. Los correspondientes diseños técnicos, económicos y ambientales están siendo actualizados. El costo estimado de la muestra es de US\$35 millones.¹³
- 3.4 Otros posibles proyectos. De forma preliminar, se ha planteado el proyecto Corredor Turístico – Libramiento El Progreso, como segundo proyecto a considerar para el programa. La intervención prevé dar continuidad al flujo eficiente del tránsito que del corredor en su paso por la población de El Progreso (Departamento de Yoro). El alcance de las obras será establecido a través los estudios técnicos correspondientes.

IV. ASPECTOS AMBIENTALES Y FIDUCIARIOS

- 4.1 El programa comprende obras de ampliación y rehabilitación de tramos prioritarios consolidados de corredores existentes, así como algunas intervenciones asociadas a libramientos viales. Se diseñará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) como anexo del Manual Operativo del Programa ROP, a fin de asegurar el cumplimiento con las Políticas de Salvaguardas Ambientales del Banco de cada proyecto del Programa. En el caso de la muestra del proyecto, se prevé que los posibles impactos ambientales negativos generados por la construcción y operación de las obras sean de media magnitud, localizados, de corto plazo, y para los cuales existen medidas de mitigación efectivas. Como parte de la debida diligencia, el Banco analizará los aspectos ambientales y sociales del tramo de la muestra, para el cual se está actualizando el diseño existente. El tramo de la muestra La Barca-Pimienta no atraviesa áreas ambientales protegidas, de minorías étnicas o de interés cultural. Los impactos específicos serán identificados mediante un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) simplificado para el tramo en cuestión. De acuerdo a la Política de Medioambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la

10 Los criterios de elegibilidad se definirán de manera más detallada en la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD).

11 Proyecto denominado originalmente La Barca – Villanueva.

12 El movimiento de carga de este Puerto se estimó en 12.048,74 TM en 2015 (81% de la carga portuaria total movilizada en Honduras y alrededor del 8% de Centroamérica). Fuente: Cifras Preliminares del Sistema de Información Estadística Portuaria de Centroamérica.

13 El presupuesto detallado resultante de los diseños actualizados deberá ser presentado al Banco en el proceso de preparación de esta operación.

operación se clasifica en la Categoría B. Para mayores detalles referirse a la Estrategia Ambiental y Social incluida como [Anexo III](#).

V. OTROS TEMAS

- 5.1 **Estado de los estudios de los proyectos.** Los estudios técnicos y socio ambientales de la muestra se encuentran en etapa de actualización y serán analizados por el equipo de proyecto, como parte de la debida diligencia. En relación a los estudios para el Corredor Logístico Libramiento El Progreso, el Gobierno iniciará el proceso de revisión y actualización de los diseños respectivos a efecto de estructurar un proyecto con el debido sustento técnico que atienda de forma integral el problema del Corredor Turístico.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 6.1 En el [Anexo V](#) se detalla el cronograma de preparación y aprobación por el Comité de Políticas Operativas (OPC) de la Propuesta de Préstamo (LP) para el 21 de octubre de 2016. Adicionalmente, se estiman los recursos administrativos por un valor total de US\$84.700 para la realización de misiones (US\$27.700) y contratación de consultores (US\$57.000).

CONFIDENCIAL

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

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Salazar Galeano, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
Project Title	Roads Integration Program II
Project Number	HO-L1121
Safeguard Screening Assessor(s)	Corrales Rodriguez, Denis (DENISC@iadb.org)
Assessment Date	2016-02-19

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
Type of Operation	Loan Operation	
Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The operation has the potential to disrupt the livelihoods of people living in the project area of influence (not limited to involuntary displacement, see also Resettlement Policy).	B.01 (Resettlement Policy – OP-710)
	The operation is in a geographical area exposed to natural hazards (Type 1 Disaster Risk Scenario). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.	B.01 (Disaster Risk Management Policy – OP-704)
	The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.	B.01 (Disaster Risk Management Policy – OP-704)
	The Bank will make the relevant project documents available to the public.	B.01 (Access to Information Policy– OP-102)
	The operation is in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women’s rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).	B.02
	An environmental assessment is required.	B.05
	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by	B.06

	women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	
	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	B.07
	The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).	B.11
	Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operation will be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	B.17
Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
Recommended Action:	<p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704) and this should be reflected in the Project Environmental and Social Strategy. A Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Next, please complete a Disaster Risk Classification along with Impact Classification.</p>	
Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS	
Name of person who completed screening:	Corrales Rodriguez, Denis (DENISC@iadb.org)
Title:	
Date:	2016-02-19

COMMENTS
No Comments

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Country	HONDURAS
Project Status	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Salazar Galeano, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
Project Title	Roads Integration Program II
Project Number	HO-L1121
Safeguard Screening Assessor(s)	Corrales Rodriguez, Denis (DENISC@iadb.org)
Assessment Date	2016-02-19

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
Project Category:	Override Rating:	Override Justification:
		Comments:
Conditions/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> · Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). · The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. · These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary. 	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
The project will or may require involuntary resettlement and/or	Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community

<p>economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.</p>	<p>Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.</p>
<p>Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.</p>	<p>Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.</p>
<p>Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.</p>	<p>Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).</p>
<p>Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in</p>	<p>Address Community Health Risks: The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.</p>

<p>moderate health and safety risks to local communities.</p>	
<p>The project will increase impacts and risks related to communicable diseases in local communities (often as a result of an influx of temporary or permanent labor).</p>	<p>Ensure the Borrower Addresses Disease Risks: The borrower should develop a program of education and infection illness prevention with emphasis on HIV and develop a plan to reduce transmission of communicable diseases that may be associated with the influx of temporary or permanent project labor that include measures such as the screening of workers health. Depending on the scale, location and significance of risk educational programs, prophylactics and other measures may also be important.</p>

<p>DISASTER RISK SUMMARY</p>	
<p>Disaster Risk Category: Moderate</p>	
<p>Disaster/ Recommendations</p>	<ul style="list-style-type: none"> • The reports of the Safeguard Screening Form (i.e., of the Safeguards Policy Filter and the Safeguard Classification) constitute the Disaster Risk Profile to be included in the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR. • The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). • The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency. • Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

SUMMARY OF DISASTER IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
<p>The project is located in an area prone to inland flooding and the likely severity of the impacts to the project is moderate.</p>	<p>A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives.</p>
<p>The project is located in an area prone to hurricanes or other tropical storms and the likely severity of the impacts to the project is moderate.</p>	<p>A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.</p>
<p>The project is located in an area prone to landslides and the likely severity of the impacts to the project is moderate.</p>	<p>A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.</p>

ASSESSOR DETAILS	
Name of person who completed screening:	Corrales Rodriguez, Denis (DENISC@iadb.org)
Title:	
Date:	2016-02-19

COMMENTS
No Comments

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 La infraestructura de transporte de Honduras se compone principalmente por su red de carreteras interurbanas y el Puerto de Cortés en el Atlántico. La red vial tiene una longitud total de 15.159,6 km, 3.305,5 km (21,8%) corresponden a red vial principal, 2.897,5 km de red secundaria (19,1%) y 8.956,5 km de red vecinal (59,1%). El corredor Tegucigalpa - San Pedro Sula - Puerto Cortés, parte del Corredor Atlántico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), es el único eje logístico consolidado que conecta más del 30% de la población nacional, 40% del Producto Interno Bruto (PIB) del sector servicios y 30% del PIB del sector industrial, con el principal puerto sobre el Atlántico (Puerto Cortés: 580.000 TEU/año; alrededor del 85% de la carga total del tráfico por vía marítima y 50% del valor del comercio exterior).
- 1.2 La integración vial regional en Honduras está asociada esencialmente con los siguientes aspectos: (i) su posición geográfica frente a los corredores terrestres y marítimos consolidados de Mesoamérica; (ii) la localización de las principales ciudades y puertos de la región; (iii) la presencia del país con costas sobre el mar Caribe y el océano Pacífico; y (iv) los pasos de frontera de Honduras con Guatemala, El Salvador y Nicaragua.
- 1.3 La infraestructura de transporte carretero asociado a la integración regional, se caracteriza por tres ejes norte-sur que comunican las costas Atlántica y Pacífica con la capital Tegucigalpa en el centro-sur del país, San Pedro Sula al norte, y otras ciudades importantes; y por dos ejes horizontales que comunican las fronteras terrestres con el interior del país, uno al Norte (corredor Turístico sobre el Atlántico) y otro al Sur entre las fronteras de El Salvador y Nicaragua (Corredor Pacífico).

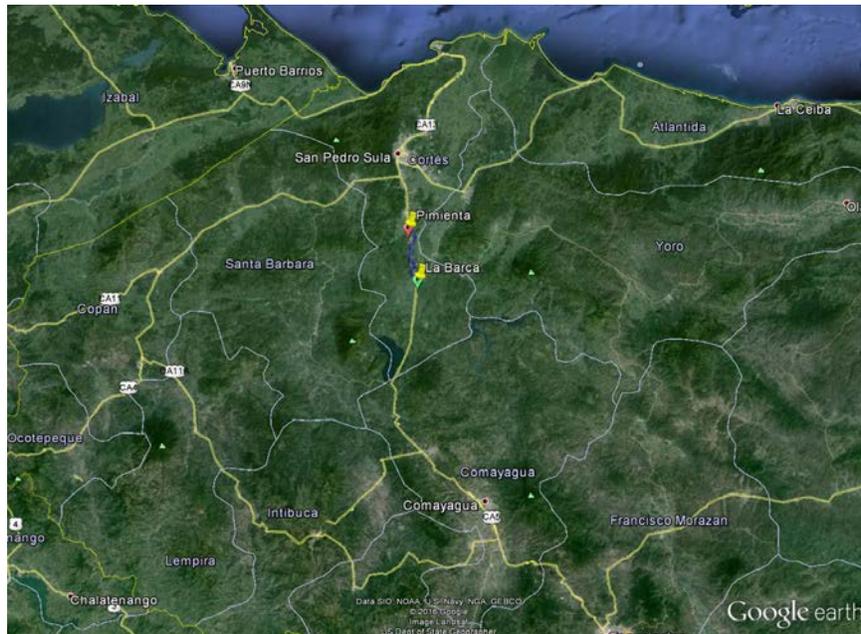
II. EL PROGRAMA

- 2.1 El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la integración física y la conectividad vial de Honduras, mediante la mejora de las condiciones de transitabilidad en vías de integración nacional y regional del país, para estimular la actividad productiva y el crecimiento económico. El objetivo específico es contribuir a la mejora de la calidad y capacidad de la infraestructura facilitando el acceso de la población y de bienes a los mercados nacionales y regionales, a través de la reducción de los costos de operación de transporte y los tiempos de viaje de los usuarios en los corredores de integración.
- 2.2 Para lograr el objetivo, este programa de obras múltiples ha sido estructurado de la siguiente manera: (i) obras civiles (hasta US\$70,25 millones), que incluye el costo de obra y supervisión técnica y ambiental de los proyectos del programa, así como las obras de mitigación ambiental y social, la adquisición de predios y si es el caso, la implementación de planes de reasentamiento. Asimismo financiará los futuros estudios técnicos, económicos y socioambientales de los demás proyectos que sean sometidos durante la ejecución del programa, también acciones orientadas al fomento del enfoque de género en materia de

formación técnica de mujeres en actividades no tradicionales de obras viales y su potencial inserción laboral; y (ii) otros gastos (hasta US\$4,75 millones), que incluye el financiamiento de costos operativos de administración y gestión del programa (actividades que fortalezcan la capacidad y el personal incremental requerido en el organismo ejecutor), así como actividades que fortalezcan el rol de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) de acuerdo a sus competencias legales¹; se incluyen también recursos para la evaluación y monitoreo, así como la realización de auditorías y gastos financieros.

- 2.3 El programa comprende obras de ampliación y rehabilitación de tramos prioritarios consolidados de corredores existentes, así como algunas intervenciones asociadas a libramientos viales. La muestra identificada del programa es el Corredor Logístico La Barca – Pimienta (aproximadamente 23 km (ver Figura 1).

Figura 1. Tramo seleccionado



III. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

- 3.1 El Reglamento de la Ley General del Ambiente de Honduras, expedido mediante el Acuerdo 109 de 1993, establece en su artículo séptimo que los programas o proyectos, públicos o privados susceptibles a alterar o deteriorar gravemente el ambiente deben ejecutarse atendiendo los requerimientos que establezcan los órganos competentes. El Artículo 8 del reglamento establece que ninguno de estos programas o proyectos será ejecutado sin que se apruebe el respectivo estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA).

¹ Alcance a ser identificado en la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD). Las actividades específicas se definirán en la fase de ejecución, con base en un análisis de necesidades.

- 3.2 El Artículo 24 del Acuerdo 189 de 2009, establece que todo proyecto, obra o actividad público o privado, debe tener una licencia ambiental antes de iniciar su ejecución. Los pasos a seguir son: (i) categorización del proyecto por medio de la tabla de categorización ambiental; (ii) evaluación ambiental inicial y valoración de la significancia del impacto ambiental mediante los instrumentos que corresponden según la categoría del proyecto; (iii) pago de la tarifa por expedición de la licencia ambiental; (iv) publicación en un diario de cobertura local y/o nacional de un aviso con la intención de realizar el proyecto, su giro, la ubicación del mismo y la intención de solicitar una licencia ambiental; (v) presentación de una solicitud de licencia ambiental a la autoridad del SINEIA correspondiente acompañada de los instrumentos de evaluación del impacto ambiental, la acreditación del pago por la evaluación de impacto ambiental y la publicación del aviso; (vi) revisión de los documentos e instrumentos de evaluación ambiental solicitados; y (vii) decisión de otorgar o no la licencia ambiental solicitada.
- 3.3 El Artículo 29 del acuerdo mencionado dispone que los proyectos, obras o actividades se ordenan de forma taxativa en una tabla de categorización ambiental expedida por la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA)². En el artículo 30 se establece que los proyectos, obras o actividades se categorizan en cuatro diferentes categorías 1, 2, 3 y 4 tomando en cuenta los factores o condiciones que resultan pertinentes en función de sus características, naturaleza, impactos ambientales potenciales o riesgo ambiental.
- 3.4 Los proyectos de la categoría 1, en razón de su naturaleza de bajo impacto ambiental, solo requieren de la presentación de información mínima previo al otorgamiento de la licencia ambiental. Los proyectos de categorías 2 y 3 requieren de la aprobación de un instrumento de evaluación ambiental que puede corresponder con un Plan de Gestión Ambiental y Social o en su defecto, la suscripción a la aplicación correspondiente de la guía o guías de buenas prácticas ambientales según el sector, subsector o actividad productiva.
- 3.5 Los proyectos de categoría 4, en razón de su naturaleza de muy alto impacto ambiental podrán seguir uno de los dos siguientes trámites, a decisión del proponente: (i) presentación ante la SERNA de un EIA elaborado según un documento orientador disponible en el Manual de Evaluación y Control Ambiental; (ii) solicitud formal ante la SERNA del proyecto, obra o actividad que se pretende desarrollar a fin de que esta establezca los términos de referencia para que se elabore el EIA correspondiente. Según el Artículo 35, los plazos para la revisión de los EIA presentados serán de 60 días hábiles administrativos para la categoría 4 que no son megaproyectos y de 80 días hábiles administrativos para la categoría 4 que son megaproyectos.
- 3.6 En este contexto, las obras que se van a desarrollar con el Programa, corresponden a las del sector de infraestructura, clasificadas en el grupo 9 del listado del Acuerdo 635/03; es decir, proyectos de construcción y/o reconstrucción de caminos vecinales, carreteras, aeropuertos, ferrocarriles, vías fluviales y estructuras conexas. Estos proyectos pertenecen a la categoría 3, por

² Creada mediante Decreto No. 218 de 1996, para ejercer las funciones de Secretaría de Estado en el Despacho del Ambiente dentro sus facultades, expidió mediante Acuerdo No. 2875 de 2002.

esa razón, será necesaria la elaboración de un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para los diferentes tramos o proyectos, es decir que no requieren estudios de evaluación ambiental estratégica de tipo regional para identificar y valorar impactos acumulativos o de sinérgicos, en razón a que se trata de corredores viales consolidados, donde estos impactos ya se han manifestado y asimilado.

IV. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

- 4.1 En primer lugar hay que destacar que las obras financiadas por el programa se desarrollan sobre corredores viales consolidados, y aunque pueden incluir el desarrollo de segundas calzadas, en el caso del tramo seleccionado como muestra La Barca-Pimienta, no afecta zonas protegidas, de patrimonio cultural o poblaciones indígenas, y en caso que requieran del reasentamiento involuntario de personas a lo largo del derecho de vía, se elaborará un plan de reasentamiento en el marco de la Política OP-710.
- 4.2 **Fase de construcción.** Los proyectos que se financiarán en el marco del programa producirán durante su fase de construcción, entre otros, los siguientes impactos ambientales y sociales: (i) tala de árboles; (ii) movimientos de tierras y cambios menores en la topografía del terreno; (iii) afectaciones temporales a la fauna terrestre; (iv) afectaciones menores a agricultores y ganaderos aledaños a las vías debido a la potencial interrupción temporal del tránsito vehicular; (v) eventuales desplazamientos involuntarios de personas y negocios que han invadido el derecho de vía; (vi) aumento de los niveles de ruido en las zonas aledañas a las vías como consecuencia de la presencia de la maquinaria; (vii) incremento del riesgo de accidentes laborales debido a los trabajos propios de la vía; y (viii) incremento del riesgo de accidentes, tanto de conductores como de peatones.
- 4.3 Para mitigar estos impactos se elaborará un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para cada uno de los proyectos, o tramos de los mismos según convenga, los cuales deberán ser presentados a la SERNA para la obtención de la correspondiente licencia ambiental.
- 4.4 **Fase de operación y mantenimiento.** No se anticipan impactos ambientales negativos de tipo acumulativo o sinérgico adicionales a los que están siendo generados por las vías existentes, sin embargo, se prevén los siguientes impactos de importancia: (i) incremento del riesgo de accidentes, producto del aumento de la velocidad vehicular que seguramente se producirá como consecuencia del mejor estado de las carreteras; (ii) un aumento del riesgo de atropellamiento de animales domésticos y silvestres, especialmente de pequeños mamíferos, reptiles y anfibios; (iii) una mayor concentración de personas en las bahías para el transporte público, lo que podría originar puntos de generación de residuos sólidos comunes; (iv) un posible incremento del flujo migratorio o de actividades económicas informales hacia las proximidades de la carretera por el aumento de las facilidades de conexión que la vía generará; (v) la generación de emisiones de CO² equivalente por año, debido al tránsito automotor y a las actividades de mantenimiento; y (vi) posibles cambios de usos del suelo como consecuencia de un aumento en la plusvalía de los predios aledaños a los sitios de obra.

- 4.5 Para prevenir o mitigar estos impactos, el PGAS que se prepara como parte del proyecto deberá contener las medidas de manejo para prevenirlos o mitigarlos.
- 4.6 Por otra parte, el INVEST-Honduras tiene demostrada capacidad en la aplicación de las políticas del BID y del Banco Mundial en proyectos de transporte, y en especial es esa carretera.

V. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 5.1 Con base en la información disponible, el proyecto ha activado las siguientes políticas: (i) Política de Acceso a la información (OP-102); (ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.11, y B.17 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703); (iii) Política de Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704); y (iv) Política de Reasentamiento Involuntarios (OP-710). Sin embargo, en caso corresponda, se analizará la necesidad de activar otras políticas del Banco dependiendo de la obra a considerar, sus impactos y riesgos.

VI. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 6.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de Debida Diligencia (DD) analizando los impactos potenciales directos e indirectos que las obras de la muestra puedan generar sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral en las etapas de construcción y de operación.
- 6.2 Sin perjuicio de considerar otros aspectos que se presenten durante el proceso de DD, el equipo hará énfasis en el análisis de los siguientes puntos de la muestra:
- (i) Revisión y análisis ambientales de la muestra, incluso sus áreas auxiliares (bancos de préstamo).
 - (ii) Cumplimiento legal, socioambiental, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales, estatales y municipales correspondientes.
 - (iii) Cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información (OP-102); de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703); y de Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704).
 - (iv) Evaluación de la necesidad de la activación de la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710).
 - (v) Durante la elaboración del PGAS, se deberá realizar por lo menos una vez, consultas con las partes afectadas.
 - (vi) Evaluación y análisis de la presencia de poblaciones indígenas y afrodescendientes en la zona de influencia directa e indirecta del proyecto.

- (vii) Revisión de las actividades de participación y consulta que se hayan realizado, verificando si en dicho proceso tomaron parte representantes de las distintas comunidades.
- (viii) Análisis del mecanismo de captura, registro y resolución de conflictos, quejas y reclamos.
- (ix) Evaluación de la capacidad institucional del ejecutor para manejar temas socioambientales (personal, recursos, planes de capacitación, etc.).
- (x) Evaluación de la pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas de manejo ambiental y social, de seguridad industrial, y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo.
- (xi) Análisis de los sistemas de manejo de residuos líquidos, sólidos y gaseosos que se aplicarán a cada edificación por construirse.
- (xii) Evaluación de los criterios de elegibilidad para los proyectos que podrían ser financiados en el marco de esta operación.

6.3 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que resumirá las medidas de manejo de los impactos y riesgos ambientales y sociales que se requiera para nulificar, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos, y para estimular los impactos positivos. El IGAS también incluirá:

- (i) Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.).
- (ii) Evaluación del cumplimiento del programa con las políticas ambientales y sociales del Banco que se activen.
- (iii) Evaluación de los sistemas de manejo ambiental del ejecutor con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación y de auditoría, de forma de asegurar que el programa será ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.
- (iv) Evaluación de la información socioambiental del programa (incluidos los estudios ambientales y sociales, y sus correspondientes planes de manejo ambiental) para confirmar que los impactos potenciales negativos del proyecto serán manejados adecuadamente.
- (v) Análisis de las especificaciones técnicas ambientales para el proyecto, de forma de asegurar que los futuros contratistas, la inspección y la supervisión ejecutarán adecuadamente las medidas de manejo propuestas.

- (vi) Evaluación, para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad, de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del proyecto.
 - (vii) Estudios que podrían ser financiados por esta operación como un aporte al manejo ambiental y social de las áreas de influencia directa e indirecta del proyecto
 - (viii) Condiciones y principios a aplicar a todos los proyectos del programa, que se contemplan fijar en un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) como anexo del manual de operaciones del programa de la operación. La aplicación de los procedimientos del MGAS asegurarán el cumplimiento con las Políticas de Salvaguardas Ambientales del Banco de cada proyecto del programa, lo que se basará en los mismos principios e hitos que se aplicaran en fase de debida diligencia a la muestra.
- 6.4 Sobre la base de la información disponible y de acuerdo a la Política de Medioambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la operación se clasifica en la Categoría B. En razón a que los proyectos del programa puedan causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se disponen medidas de mitigación efectivas que son de pleno conocimiento de los ejecutores del GdH y de las autoridades ambientales. No obstante, si en el proceso de DD se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estrategia de País con Honduras 2015 - 2018	La estrategia apoya los siguientes temas: (i) consolidación fiscal; (ii) sostenibilidad y competitividad del sector energético; (iii) viabilidad para la integración regional; (iv) inclusión social; y (v) desarrollo sostenible en el Distrito Central	Concluido diciembre 2014	Enlace
Nota técnica viabilidad e integración regional	Mejorar integración nacional y regional, y disminuir costos de operación y transporte	Concluido octubre 2014	Enlace
Evaluación económica	Evaluación económica del proyecto	Junio 2016	
Aspectos socioambientales	Análisis ambiental del programa Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa (IGAS)	Junio 2016	

CONFIDENCIAL

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