DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

****

**HONDURAS**

**HO-L1121**

**PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL REGIONAL II**

**INFORME DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL**

**(IGAS)**

**Agosto de 2016**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Alfonso Salazar (TSP/CHO), Jefe de Equipo; Miroslava Nevo (INE/TSP); Daniel Torres Gracia (TSP/CNI); Eduardo Café, Laureen Montes y Maria Romero Pons (INE/TSP); Andrea Monje (SCL/GDI); Denis Corrales (VPS/ESG); Taos Aliouat (LEG/SGO); y María Cecilia del Puerto y Nalda Morales (FMP/CHO).

**Índice**

[ACRÓNIMOS 2](#_Toc458068982)

[I. Introducción 3](#_Toc458068983)

[II. Descripción del Programa 3](#_Toc458068984)

[A. Objetivo y Componentes 3](#_Toc458068985)

[B. Entorno y Riesgos Ambientales 3](#_Toc458068986)

[III. Cumplimiento con los Requisitos y Estándares 3](#_Toc458068987)

[A. Proceso de Evaluación Ambiental y Social Nacional 3](#_Toc458068988)

[B. Consistencia con Políticas y Directrices del BID 5](#_Toc458068989)

[C. Resumen de Principales Impactos y Riesgos Ambientales Directos 6](#_Toc458068990)

[D. Impactos Indirectos 8](#_Toc458068991)

[E. Adicionalidad del BID 10](#_Toc458068992)

[IV. Manejo y Monitoreo de Impactos y Riesgos Ambientales, Sociales, de Salud y Seguridad Ocupacional 1](#_Toc458068993)

[A. Planes y Sistemas de Manejo 1](#_Toc458068994)

[B. Monitoreo y Supervisión 2](#_Toc458068995)

[V. Requisitos a Ser Incluidos en Documentos Legales 3](#_Toc458068996)

[A. Condiciones generales previas al primer desembolso: 3](#_Toc458068997)

[B. Condiciones especiales de ejecución: 3](#_Toc458068998)

[C. Sistema de Seguimiento y Supervisión por parte del Banco: 3](#_Toc458068999)

[VI. Anexos 1](#_Toc458069000)

[Anexo 1: Cumplimiento con las Políticas y Directivas del BID 1](#_Toc458069001)

# ACRÓNIMOS

|  |  |
| --- | --- |
| BID | Banco Interamericano de Desarrollo |
| COPECO | Comisión Permanente de Contingencias |
| COVI | Concesionario Vial de Honduras |
| EIA | Evaluación de Impacto Ambiental |
| GCF | Green Climate Fund |
| GdH | Gobierno de Honduras |
| GEF | GEF: Global Environmental Fund; |
| IGAS | Informe de Gestión Ambiental y Social |
| IHAH | Instituto Hondureño de Antropología e Historia |
| INSEPH | Inversión Estratégica de Honduras |
| MDL | Mecanismos de Desarrollo Limpio |
| MGAS | Marco de Gestión Ambiental y Social |
| MIAMBIENTE | Secretaria de Energía, Recursos Naturales, Ambiente y Minas |
| PGAS | Plan de Gestión Ambiental y Social |
| REED | Reducción de Emisiones por Deforestación Evitada |
| VPS/ESG | Unidad de Salvaguardas del BID |
| ZII | Zona de Influencia Indirecta |

# Introducción

|  |  |
| --- | --- |
| **País** | Honduras |
| **Sector** | TSP |
| **Nombre del Proyecto** | Programa de Integración Vial Regional (HO-L1121) |
| **Agencia Ejecutora** | Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-H) |
| **Tipo de Transacción** | Préstamo |
| **Costo Total del Proyecto** | US $ 77,25 millones |
| **BID** | US $ 75,00 millones |
| **Contrapartida Local** | US $ 2,25 millones |
| **Categoría Ambiental** | Categoría B |

# Descripción del Programa

## Objetivo y Componentes

1. El objetivo del programa es contribuir al aumento de la productividad e integración nacional y regional de Honduras, mediante la mejora de la calidad de su infraestructura vial. El objetivo específico del programa es contribuir a mejorar el nivel de servicio de dos de los Corredores Estratégicos de Integración Nacional y Regional de Honduras, específicamente el corredor Logístico y Turístico, a través de aumento de carriles y rehabilitación en tramos a ser intervenidos que resultará en la disminución de los costos de operación vehicular y de los tiempos de viaje de los usuarios. La focalización en estos dos corredores se debe a que bajo el actual esquema de APP en Honduras, los Corredores Logístico y Turístico ha sido concesionados, y que el GdH se ha comprometido a entregar algunos tramos mejorados y rehabilitados para su operación y mantenimiento por parte del concesionario.
2. El Programa se divide en los siguientes componentes:
3. **Componente 1. Mejoramiento de Tramos Viales de Integración.** Este componente financiará obras de rehabilitación, mejoramiento y ampliación de tramos viales elegibles. Incluye la construcción de nuevos carriles, mejora de la estructura de pavimento, bacheos profundos, sellados a la carpeta asfáltica existente, adecuación de terraplenes a condiciones hidrológicas críticas, alcantarillas y cunetas, rehabilitación y mejoramiento de los sistemas de drenaje longitudinal y transversal, puentes, obras de arte, señalización vertical y horizontal, y otras obras necesarias para la seguridad vial y funcionalidad de los tramos considerados. Asimismo, incluye actividades de mejoras de estándar horizontal o vertical de los caminos, ancho, alineamiento, curvatura o pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad vial en los centros poblados, incluyendo instalación de cruces y puentes peatonales, mejora de intersecciones, pasos a desnivel, así como la aplicación de dispositivos de seguridad vial como mecanismos de disipación de energía y reducción de velocidad. De la misma manera, financiará las obras de mitigación ambiental y social, la adquisición de predios y la implementación de planes de reasentamiento.

El componente financiará la supervisión técnico-ambiental de dichas obras, que será realizada por firmas independientes. Será condición especial de ejecución que la supervisión de las obras deba estar contratada antes de la firma de los respectivos contratos de obra. También financiará los estudios técnicos, socioeconómicos y socioambientales de las obras no incluidas en la muestra representativa y futuros estudios. Además, el componente financiará acciones orientadas a la integración de mujeres en labores no tradicionales calificadas de la construcción, para su posible inserción en el mercado laboral. Para esto se financiarán: (i) capacitaciones a mujeres en trabajos no tradicionales calificados, así como pasantías para estas mujeres; (ii) actividades de sensibilización tanto dentro de la agencia ejecutora como al gremio; y (iii) estudios para monitorear los avances en este tema.

1. **Componente 2. Fortalecimiento Institucional de INSEP:** Este componente financiará acciones de fortalecimiento de INSEP en las siguientes dimensiones: (i) capacitación de recursos humanos, en áreas prioritarias como evaluación económica de proyectos, vulnerabilidad y cambio climático, planificación y presupuesto de obras, administración de contratos, auditorías de seguridad vial; (ii) acondicionamiento de espacio de oficinas de las unidades de gestión de riesgos y cambio climático, género, unidad de gestión ambiental; (iii) adquisición de equipos informáticos y de georreferenciación y software; y (iv) equipos de transporte para las unidades operativas.
2. **Otros gastos.** Financiará costos operativos de administración y gestión del programa. Se incluyen también recursos para la evaluación y monitoreo así como la realización de auditorías.
3. **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[[1]](#footnote-1); (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 al 12%; y (iv) ambiental, los proyectos deberán contar con los estudios técnicos y socio ambientales detallados de acuerdo al tipo de obra a ejecutarse y cumplir con la política de medio ambiente y salvaguardias del Banco. Cualquier proyecto para ser elegible deberá ser presentado por el Organismo Ejecutor al Banco para la respectiva no objeción.

## Entorno y Riesgos Ambientales

1. ***Análisis del Entorno Ambiental***
2. El presente análisis está elaborado con base en la información del *“Estudio y Evaluación del Impacto Ambiental – Mejoramiento y Ampliación de la Carretera CA-5 Norte, Tramo III: La Barca – Pimienta (23.00 Km), Sección A: De Estación 192+230 a Estación 204+800, Sección B: De Estación 204+800 a Estación 215+230”*, elaborado por la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos, en junio de 2016.
3. El proyecto inicia en el lugar La Barca en la estación 192+500 y se dirige en el pie de montaña del flanco oeste del Valle de Sula entre los km 196 hasta km 204.5, lugar conocido como Valdezpín. Luego, sigue en las partes planas del valle para rodear en el lado este de la ciudad de Potrerillos. A continuación, la carretera cruza un entre espacios de colinas y cruza el río Ulúa para luego, pasar por la parte este de la ciudad de Pimienta, donde termina el tramo en cuestión en el km 215+230 (ver Figura 1).

Figura 1. Localización del Proyecto de la Muestra

|  |
| --- |
|  |

1. La zona del proyecto pertenece a la macro cuenca del río Ulúa que descarga al Atlántico. Las aguas del proyecto descargan hacia el río Blanco y este en la zona del proyecto se une con el río Ulúa.
2. El Valle de Sula pertenece a la zona climatológica muy lluvioso de barlovento con precipitación promedio anual entre 1900 a 3000 mm. Los meses de menor precipitación son febrero y marzo y con mayor precipitación son junio y septiembre. La temperatura promedio anual es entre 25°C y 28°C.
3. En la zona de influencia del proyecto, el uso de suelo en una importante parte es agropecuario de explotación intensiva. También, se aprecian zonas ociosas que se han explotado para la agricultura y ganadería en el pasado y ahora se desarrolla un matorral. Hay humedales con lagunas y zonas pantanosas en las cercanías de Potrerillos. Los ríos son acompañados por árboles de gran porte que se desarrollan en una franja muy reducida.
4. En el área de influencia directa de la vía, a unos 500 m aguas arriba del eje de la vía, se encuentra la microcuenca de la Quebrada El Zapote, la cual suelo declarada como área protegida de vocación forestal para asegurar el abastecimiento del recurso hídrico de los habitantes de las colonias Morelos y Las Brisas del municipio de Potrerillos, mediante acuerdo GG-011/90 del 28 de septiembre de 1990.
5. A una distancia de aproximadamente 4 km al oeste de la población de Pimienta se ubica el Parque Arqueológico Cerro Palenque, localizado en el cerro del mismo nombre. Esta es una zona arqueológica protegida por el Instituto Hondureño de Antropología e Historia (IHAH), sin embargo, en reunión con los directivos y técnicos del IHAH realizada durante la misión de análisis se llegó a la conclusión que no hay impactos indirectos de la carretera, en razón que el acceso a la zona no se realiza por la carretera CA5- Norte y en razón a que no ha sido estudiada en detalle por el IHAH se solicita no incluir ninguna señalización en la carretera que pueda informar a posibles saqueadores de la presencia de esta zona.
6. No se identificó la presencia de comunidades indígenas u otra minoría étnica en la zona de influencia del Proyecto.

# Cumplimiento con los Requisitos y Estándares

## Proceso de Evaluación Ambiental y Social Nacional

* 1. La Ley General del Ambiente de Honduras (Decreto No. 104 de 1993), en su artículo 5, establece que los proyectos, instalaciones industriales o cualquier otra actividad pública o privada, susceptible de contaminar o degradar el ambiente, los recursos naturales o el patrimonio histórico cultural de la nación, serán precedidos obligatoriamente de una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), que permita prevenir los posibles efectos negativos.
  2. La Secretaria de Energía, Recursos Naturales, Ambiente y Minas (MIAMBIENTE)[[2]](#footnote-2) en ejercicio de sus facultades, mediante Acuerdo No. 2875 de 2002, estableció una tabla de categorización ambiental que contiene los “Criterios para determinar la categoría de ingreso de los proyectos que requieren de una autorización ambiental”. Estos criterios han sido objeto de varias modificaciones, siendo la última, la hecha mediante Acuerdo No. 008 de septiembre 2015, que en su artículo 30 define las siguientes categorías de proyectos, tomando en cuenta el la magnitud o tamaño de los mismos, y los factores y condiciones que resulten pertinentes en función de sus características, naturaleza, impactos ambientales potenciales o riesgo ambiental, así:
* Categoría 1: Corresponde a proyectos, obras o actividades, consideradas de bajo impacto ambiental potencial o riesgo ambiental.
* Categoría 2: Corresponde a proyectos, obras o actividades, consideradas de moderado impacto ambiental potencial o riesgo ambiental.
* Categoría 3: Corresponde a proyectos, obras o actividades, consideradas de alto impacto ambiental potencial o riesgo ambiental.
* Categoría 4: Corresponde a proyectos, obras o actividades, consideradas de muy alto impacto ambiental potencial o riesgo ambiental. Los megaproyectos de desarrollo se consideran como parte de esta categoría.
  1. El proyecto de la muestra, tramo carretero La Barca – Pimienta, cuenta con una licencia ambiental para la operación y el mantenimiento rutinario a favor del Concesionario Vial de Honduras (COVI). El Reglamento del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (Acuerdo 008-2015 de MIAMBIENTE), bajo el título modificaciones del obras o actividades en operación (artículo 50), establece que en el caso de que el titular desee modificar o ampliar una obra o actividad en operación, debe presentar una solicitud de ampliación o modificación a MIAMBIENTE, con base en la Tabla de Categorización[[3]](#footnote-3) vigente y adjuntando todos los requisitos establecidos aplicables a su categoría.
  2. Con base en lo anterior, y considerando que las obras de mejoramiento de la carretera La Barca – Pimienta corresponden a la ampliación de una vía existente, el proyecto se clasifica dentro de la Categoría 3.

## Consistencia con Políticas y Directrices del BID

* 1. Debe señalarse que se ha realizado un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el Programa (IDBDOCS-# 40424552), que incluye un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para los proyectos a financiar; para la elaboración de estos documentos se han tenido en cuenta las lecciones aprendidas de los tramos de la carretera que fueron anteriormente financiados por el Banco. Asimismo, y en cumplimiento de la OP-703 y OP-102, estos documentos han sido publicados en la página web del Banco y del Ejecutor y se ha realizado un proceso de consulta pública del Programa, cuyos resultados han quedado debidamente registrados y documentados.
  2. Tras el proceso del MGAS realizado durante la preparación del Programa y según la Política de Salvaguardas Ambientales y Sociales (OP-703) del Banco, se confirma la “Categoría B” definida en el Perfil del Programa, es decir, que el mejoramiento de los proyectos viales financiados con el programa puede causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas, en razón a que:

1. Los proyectos a ser financiados con el Programa de Mejoramiento Vial Regional II, se desarrollan sobre corredores existentes y consolidados desde el punto de vista del desarrollo socioeconómico, donde la cobertura natural ya ha sido cambiada por las actividades productivas, con excepción de algunas áreas con algún valor ambiental, aledañas a tramos específicos de las vías, donde las obras de mejoramiento tendrán requerimientos ambientales especiales definidos en el PGAS para evitar acelerar su deterioro.
2. Las obras de mejoramiento comprenden principalmente la construcción de una segunda calzada, el mantenimiento o ampliación de drenajes mayores y menores para poder transitar el incremento de las crecientes generado por los efectos del cambio climático, y la señalización de la vía para mejorar las condiciones de seguridad vial.
   1. Con base en lo anterior, se activan las siguientes directrices de la política OP-703, definidas en el Perfil del Programa: B.1: Políticas del Banco; B.2: Legislación y regulaciones nacionales; B.3: Pre-evaluación y clasificación; B.4: Otros factores de riesgo; B.5: Requisitos de Evaluación Ambiental; B.6: Consultas; B.7: Supervisión y Cumplimiento; B.09 Hábitats naturales; B.11: Prevención y reducción de la contaminación; y B.17: Adquisiciones. También se confirma la activación de las políticas: OP-102 Divulgación de Información; OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres; OP-710 Política de Reasentamiento Involuntarios; y OP-761: Igualdad de Género.
   2. Con respecto a la política OP-710, se confirma que para la liberación del derecho de vía se requiere la afectación predios que en algunos casos implica el reasentamiento de personas y actividades económicas; para tal efecto, como parte del MGAS se incluyen las directrices para la elaboración de Planes de Reasentamiento específicos.
   3. Con respecto a la política OP-761, por primera vez en Honduras, el Programa financiará con uno de sus componentes, la creación de un programa de capacitación para mujeres en actividades no tradicionales y la implementación de un programa de pasantías para mujeres capacitadas en el manejo de maquinaria pesada, así como, la implementación de un programa de concienciación sobre los beneficios de la inserción laboral de la mujer en el sector transporte.
   4. Con respecto a la salvaguardia B.9: Hábitats naturales y sitios culturales, en razón a que en el proyecto de la muestra se encontró que hay áreas ambientalmente protegidas a lo largo del corredor vial, que si bien no son afectadas directamente por la carretera, están dentro de su área de influencia indirecta, existiendo una oportunidad para que dentro del proyecto de mejoramiento vial, se incluyan medidas especiales de manejo ambiental que contribuyan a su conservación y uso sostenible por parte de los usuarios de la carretera, las cuales están detalladas en el PGAS del Programa.
   5. Con respecto a la Política de Reasentamiento Involuntario, como parte del PGAS se elaboró un Plan Director de Reasentamiento que contiene la guía para elaboración de Planes de Reasentamiento Específicos en el marco de la Política OP-710, que tienen la opción de pago directo de compensaciones económicas para los afectados parciales, o para los afectados totales no vulnerables, y de compra de nuevo terreno y construcción o de compra de una nueva vivienda para quienes inevitablemente deban ser reubicados; estas acciones estarán acompañados de la implementación de programas de información y participación comunitaria, de seguimiento social a la compensación, de seguimiento al restablecimiento económico, de atención a reclamos, de monitoreo, y de seguimiento y evaluación de la implementación del plan de reasentamiento; las compensaciones económicas incluyen además del costo de los terrenos, edificaciones o mejoras, incluyen el pago de gastos de traslado, notariales, reposición de obras accesorias o facilidades varias de un inmueble y de infraestructura comunitaria.
   6. En el Anexo 1, se presenta un resumen del cumplimiento del Programa con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), del cual se puede establecer que el Programa es consistente con las políticas de salvaguardas del BID.
   7. *Consulta y relacionamiento comunitario.* De conformidad con lo establecido en la salvaguardia B6 de la política OP-703, el 16 de abril de 2016 se realizó una consulta libre y pública, en la cual se expuso las características del proyecto y de sus principales medidas de manejo ambiental y social. Adicionalmente, desde el mes de marzo 2016 se ha llevado a cabo varias reuniones con distintas personas y grupos de vecinos, para atender intereses grupales y particulares. Se han escuchado los comentarios y solicitudes y en la medida de lo posible fueron atendidos en el diseño de la obra. Antes de la distribución de los documentos del proyecto al Directorio del Banco, se realizará una consulta adicional sobre le PGAS (Plan de Gestión Ambiental y Social) del proyecto.

## Resumen de Principales Impactos y Riesgos Ambientales Directos

* 1. El Programa incluye como parte de las inversiones la ejecución de obras de mejoramiento de vías sobre corredores existentes ya consolidados desde el punto de vista socioeconómico. En este contexto, dada la naturaleza de las obras y teniendo en cuenta la experiencia de las operaciones anteriores financiadas sobre esta misma carretera, se puede afirmar de manera general que los impactos ambientales y sociales pueden considerarse mayormente positivos ya que el programa generará un aumento significativo en la calidad de vida de las comunidades beneficiarias.
  2. Los impactos negativos típicos generados por la construcción de los Proyectos financiados por el Programa son: (i) posible contaminación atmosférica con partículas de polvo derivadas de las actividades de excavación y de reconformación de la estructura de la vía, así como, las emisiones de ruido y producción de vibraciones por el funcionamiento de la maquinaria y equipo utilizado en las obras; (ii) contaminación de cuerpos de agua por el arrastre pluvial o eólico de sedimentos de la obras y en menor medida de la descarga de agua residuales tratadas de los campamentos de obra; (iii) compactación del suelo producto del tránsito de maquinaria y equipos, posible contaminación del suelo con residuos ordinarios y especiales generados en los campamentos y talleres del constructor de la obra en caso que no se adopten medidas de manejo adecuadas, así como, cambio de uso del suelo en las zonas de disposición de escombros y materiales sobrantes de obra, (iv) posible tala de árboles ubicados al lado del caminó en caso que se requiera para reconformación de la estructura de la vía o por seguridad vial, aunque se destaca que el Derecho de vía actual se encuentra despejado de vegetación arbórea; (v) ahuyentamiento de fauna local existente a lo largo del camino por la operación de la maquinaria y equipos de construcción, y posible destrucción de habitas en caso de requerirse tala de árboles; (vi) impacto visual por la operación de los bancos de materiales, campamentos y planteles requeridos para las obras; (vii) interrupción temporal del acceso a los predios de propietarios ubicados al lado del camino o afectaciones menores a agricultores y ganaderos aledaños a las vías debido a la potencial interrupción temporal del tránsito vehicular; (viii) incremento del riesgo de accidentes debido a la los trabajos propios de la vía: (ix) riesgos de enfermedades laborales y accidentes para los trabajadores; (x) generación de expectativas laborales que no están acordes con las oportunidades reales de empleo. (xi) posible presión en la tenencia de las tierras aledañas al área de influencia del proyecto, debido a la posibilidad de la aparición de inversionistas o entidades con interés en desarrollar actividades o negocios en la zona; (xii) presión sobre los de servicios públicos por la demanda adicional para satisfacer las necesidades de campamentos y planteles de contratista de la obra.
  3. Estos impactos son de media a baja magnitud, se extienden a lo largo del corredor, son temporales, reversibles y existen medidas de mitigación y control, que son conocidas y fáciles de implementar por parte del organismo ejecutor, los contratistas y supervisores de obra.
  4. Los principales posibles impactos ambientales negativos típicos en la etapa de operación del Programa están relacionados principalmente con el incremento de accidentes vehiculares y con un posible aumento del tamaño de los terrenos debido al mejoramiento del camino y a la facilidad de acceso a los predios. Estos impactos son de baja magnitud, se extienden a lo largo del corredor, son temporales, reversibles y existen medidas de mitigación y control, que son conocidas y fáciles de implementar por parte del organismo ejecutor.
  5. El principal impacto negativo del Proyecto de la muestra está relacionado con la afectación predial necesaria para liberar el Derecho de Vía para la ejecución de las obras. En el “Mejoramiento y Ampliación de la Carretera CA-5 Norte, Tramo III: La Barca – Pimienta (23.00 Km)”: Se generan 88 afectaciones prediales, de las cuales 30 corresponden a viviendas, 25 negocios, y los restantes 33 casos restantes son accesos a predios, galeras, cercos, muros, pilas, pozos, infraestructura comunitaria, retornos y transiciones etc.; de las 30 viviendas afectadas 7 corresponden a unidades sociales vulnerables, por lo tanto, serán objeto de compensaciones, seguimiento y acompañamiento especial por parte del Organismo Ejecutor, hasta su nueva ubicación en la misma zona. Por lo anterior, se está elaborando y se va a implementar un Plan de Reasentamiento específico.

## Impactos Indirectos

* 1. Los principales impactos indirectos del proyecto de la muestra son:
  2. El principal impacto negativo del Proyecto de la muestra está relacionado con la afectación predial necesaria para liberar el Derecho de Vía para la ejecución de las obras. En el “Mejoramiento y Ampliación de la Carretera CA-5 Norte, Tramo III: La Barca – Pimienta (23.00 Km)”, se generan 88 afectaciones, de las cuales 30 corresponden a viviendas, 25 negocios, y los restantes 33 casos restantes son accesos a predios, galeras, cercos, muros, pilas, pozos, infraestructura comunitaria, retornos y transiciones etc. De las 30 viviendas afectadas 7 corresponden a unidades sociales vulnerables, por lo tanto, serán objeto de compensaciones, seguimiento y acompañamiento especial por parte del Organismo Ejecutor, hasta su nueva ubicación en la misma zona
  3. De otro lado, se destaca que el área protegida de la microcuenca de la quebrada El Zapote, colinda aguas arriba con el derecho de vía en la caja doble existente de la Quebrada (ver Figura 1). El trabajo del mejoramiento de la carretera en esta quebrada se limita a la limpieza de la entrada de la estructura, por consiguiente, el impacto directo sobre el área de interés (cultural) ambiental es irrelevante para el área.
  4. No obstante lo anterior, existe una oportunidad para que el mejoramiento de la carretera apoye la conservación de ésta área, mediante la instalación de señalización especial y una valla que informen a los usuarios de la carretera acerca de la importancia de ésta área natural, los servicios ecosistémicos que brinda y las medidas que pueden implementar los usuarios de la vía para su conservación; así mismo, con recursos del Programa se elaborará el Plan de Manejo Ambiental del área protegida y se apoyará su implementación con actividades de la reforestación resultante de las compensaciones de la tala de árboles a lo largo del corredor vial, según las especificaciones que haga la autoridad ambiental. La implementación de estas medidas de manejo es responsabilidad del Organismo Ejecutor del Programa.
  5. Así mismo, se incluyen en el PGAS las siguientes medidas especiales de manejo ambiental para esta área protegida cuya ejecución es responsabilidad del Organismo Ejecutor: (i) Prohibir durante la etapa de construcción, en la zona de influencia de la Quebrada El Zapote, el acopio de materiales de construcción, la disposición de residuos de excavación, el uso de zonas de préstamo de materiales, la instalación de plantas de concreto, asfalto, campamento o cualquier instalación anexa a la construcción; (ii) Desarrollar una jornada específica de concientización y capacitación ambiental, dirigida al personal de la obra, sobre la conservación de la microcuenca de la Quebrada El Zapote y las medidas de manejo especiales que deben implementar para no perturbar las especies que tienen su hábitat en dichas áreas; (iii) Minimizar las intervenciones en el derecho de vía, restringiendo las áreas de trabajo estrictamente al ancho que se requiere para el mejoramiento de la carretera; (iv) Instalar señalización especial que permita informar a los usuarios del camino sobre la existencia de la microcuenca y de las medidas mínimas que deben tener en cuenta los usuarios para conservar dichas áreas y no perturbar las especies que habitan en ellas; (v) Desarrollar como mínimo un taller de socialización con los usuarios del camino de las municipalidades cercanas al área de influencia de la Quebrada El Zapote, con el fin de informarles acerca de las importancia de la microcuenca, de los servicios ecosistémicos que proporciona, de las actividades que se deben evitar para su conservación (quemas, tala de árboles, invasión de la ronda de los cuerpos de agua, ampliación de la frontera agrícola) y de las medidas de manejo mínimas que pueden implementar los usuarios de la carretera para su conservación y aprovechamiento sostenible; (vi) Desarrollar como mínimo un taller con las autoridades municipales cercanas al área de influencia de la microcuenca, organizaciones comunitarias e instituciones educativas, para informarlos acerca de las diferentes fuentes de financiación existentes a nivel nacional e internacional para la conservación y uso sostenible de áreas protegidas o de interés ambiental (MDL, REED, GEF, GCF, etc.)[[4]](#footnote-4), con el fin de motivarlos a formular proyectos que beneficien las áreas de interés ambiental de su zona de influencia; (vii) Instalar una valla informativa que dé a conocer a los usuarios de la carretera, la importancia de la microcuenca, en la que se describan los ecosistemas de alto valor ambiental, su delimitación y principales características, y se indiquen las principales medidas para su conservación y promoción de actividades para su aprovechamiento sostenible (ecoturismo, educación ambiental, investigación); (viii) elaborar el Plan de Manejo Ambiental de la microcuenca El Zapote, de común acuerdo con las autoridades ambientales y municipales.

Figura 1. Ubicación microcuenca Quebrada El Zapote



* 1. De otro lado, en la Figura 2 se muestra la ubicación de la carretera del proyecto de Mejoramiento y Ampliación de la Carretera CA-5 Norte, Tramo III: La Barca – Pimienta”, en la cual se observa que la vía no cruza las áreas protegidas declaradas por la MIAMBIENTE.
  2. En complemento, se hizo una evaluación de la pérdidas de cobertura natural en los últimos años (2000 a 2014) a lo largo del área de influencia del camino, para lo cual se utilizó la herramienta cartográfica gratuita de la Universidad de Maryland, denominada Global Forest Change, con base en la cual se elaboró el mapa que se muestra en la Figura 3, en el que se observa que la mayor pérdida de la cobertura natural, representada con áreas de color amarillo a rojo, ocurrió en los primeros años del período de análisis, en el costado sur del camino.

Figura 2. Áreas Protegidas en la Zona de Influencia del Proyecto

|  |
| --- |
|  |

Figura 3. Pérdida de bosque en el periodo 2000 a 2014

|  |
| --- |
|  |

* 1. En este mapa también se observa que dentro de la Zona de Influencia Indirecta (ZII) de la carretera se encuentran uno humedales no declarados como área protegida ubicados frente a la población de Potrerillos, pero no se esperan impactos indirectos significativos adicionales a los que se produjeron al momento de construir el carril existente de la vía. Sin embargo, existe una oportunidad para que el mejoramiento de la carretera apoye la conservación de éstas áreas, mediante la instalación de señalización y una valla que informen a los usuarios de la carretera acerca de la importancia de éstas áreas naturales, los servicios ecosistémicos que brindan y las medidas que pueden implementar los usuarios de la vía para su conservación; adicionalmente, en esta área se aplicarán las mismas prohibiciones durante la construcción de las obras, mencionadas para la quebrada El Zapote.
  2. Con base en lo anterior, se observa que la zona de influencia a lo largo del camino se encuentra consolidada, es decir, que la mayor deforestación de la vegetación natural se dio con la apertura de la vía y ha venido disminuyendo significativamente con los años hasta reducirse a pequeñas áreas dispersas. Esto permite concluir que el mejoramiento de la vía no generará cambios significativos en el uso del suelo y por lo tanto impactos ambientales adicionales sobre las áreas protegidas.

## Adicionalidad del BID

* 1. Como resultados del involucramiento del Banco, se está promoviendo el fortalecimiento de las políticas de igualdad de género del Gobierno de Honduras y es por esto que el Componente 1 del crédito financiará acciones orientadas a la integración de mujeres en labores no tradicionales calificadas de la construcción, para su posible inserción en el mercado laboral.
  2. Así mismo, el Banco está fortaleciendo el concepto de infraestructura ambientalmente sostenible, es por eso que dentro de las medidas especiales de manejo ambiental que se establecen en el PGAS del Programa se incluye: (i) Elaborar una modelación hidráulica con el fin de establecer los máximos niveles del agua que se alcancen frente a los centros poblados de Potrelillos y de Pimienta, en los escenarios de precipitaciones en la zona con periodos de retorno de 25, 50 y 1000 años, así como, con escenarios de crecientes de los mimos periodos de retorno en el río Ulua. Esta modelación debe considerar las nuevas estructuras hidráulicas que se instalaran con el mejoramiento de la carretera y deben tener como fin explicar a las autoridades municipales cual es el funcionamiento hidráulico de la zona para evacuar crecientes generadas por fuertes precipitaciones en la zona, o por crecientes en el río Ulua, para que dichas autoridades adopten las medidas que les corresponden para minimizar los efectos de las inundaciones en sus comunidades; (ii) Hacer una taller de presentación de los resultados de la modelación hidráulica, a las autoridades municipales de Potrerillos y Pimienta, y con los funcionarios de Comisión Permanente de Contingencias (COPECO) a cargo de la zona, con el fin de explicar los resultados de la modelación hidráulica. En este taller se deberá entregar a dichas autoridades toda la información topográfica, hidrológica, etc., que se utilizó para la modelación hidráulica.

# Manejo y Monitoreo de Impactos y Riesgos Ambientales, Sociales, de Salud y Seguridad Ocupacional

## Planes y Sistemas de Manejo

* 1. Se ha desarrollado un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del Programa que es una herramienta de gestión ambiental que busca orientar al Organismo Ejecutor, a las firmas constructoras y supervisoras de la construcción de las obras, en su ejecución de una manera ambientalmente sostenible, dando cumplimiento a la legislación ambiental de Honduras y a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias Ambientales y Sociales del BID (OP-703).
  2. Asimismo, el MGAS incluye las medidas y pautas para el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), el cual contiene los siguientes instrumentos de gestión ambiental: (i) Responsabilidad de la Gestión Ambiental y Social; (ii) Recomendaciones ambientales y sociales para el diseño de las obras; (iii) Planes de Gestión Ambiental y Social Específicos, que incluye: a) Medidas de Manejo Ambiental y Social de las Obras, b) Medidas Especiales de Manejo Ambiental, c) Programa de Gestión Social y Consulta Pública, d) Mecanismos para la atención de las peticiones de las Comunidades; (iv) Directrices para la elaboración de Planes de Reasentamiento Específico; (v) Plan de Monitoreo y Seguimiento del PGAS.
  3. Para la implementación de los instrumentos de gestión del PGAS, se han asignado recursos en el componente 1 del Programa.
  4. En términos de responsabilidad institucional para la implementación del PGAS del Programa, a continuación se resumen las fases de gestión diferenciadas y las entidades responsables de las mismas:

| **Fase** | **Resultado esperado** | **Responsable** |
| --- | --- | --- |
| Elaboración de los Plan de Gestión Ambiental y Social Específicos para cada proyecto financiado por el Programa, y en caso de ser necesario, de los Planes de Reasentamiento Específicos. | * Identificación de los impactos ambientales según los diseños finales de las obras y definición de las medidas de manejo ambiental para su prevención, mitigación o compensación. * En caso de ser necesario, implementación de los programas del Plan de Reasentamiento específico. * Determinar el costo de la implementación de las medidas de manejo ambiental generales y específicas, e incluirlos en el presupuesto del mejoramiento del camino. | Organismo Ejecutor del Programa. |
| Construcción y puesta en marcha del mejoramiento de los caminos rurales productivos para el desarrollo. | Análisis de cumplimiento de salvaguardias ambientales y sociales del BID, a partir del PGAS. | Contratista ejecuta  Organismo Ejecutor del Programa monitorea. |
| Plan de Monitoreo | Monitoreo y seguimiento de las actividades de implementación del PGAS | Supervisión de obra  Organismo Ejecutor del Programa.  BID |

## Monitoreo y Supervisión

* 1. Por su parte, el Banco, a través de la Unidad de Salvaguardas (VPS/ESG), empezará con la supervisión de la operación una vez que la misma haya sido aprobada por Directorio del Banco, para de esta manera dar seguimiento a la implementación del PGAS y al cumplimiento de las salvaguardias ambientales y sociales. Es especialmente importante supervisar de cerca el proceso de elaboración de los PGAS específicos para cada uno de los proyectos financiados por el Programa, el funcionamiento de los mecanismos de atención de peticiones, quejas y reclamaciones, y de relacionamiento comunitario, así como en caso de ser necesario, de formulación e implementación del Plan de Reasentamiento.
  2. El PGAS incluye un Plan de Monitoreo que corresponde a las medidas de seguimiento de las actividades de mitigación establecidas. Corresponde al Organismo Ejecutor del Programa implementar los instrumentos de gestión ambiental incluidos en el PGAS y a su vez hacerlos exigibles al contratista de las obras bajo el monitoreo y supervisión de la firma encargada de la Supervisión de obra, y de los especialistas ambientales y sociales del Organismo Ejecutor.

# Requisitos a Ser Incluidos en Documentos Legales

## Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento a ser cumplidas por el Prestatario, mediante el OE:

* 1. Que se presente evidencia satisfactoria de la competencia legal de INVEST-H para ejecutar el programa.
  2. Que haya sido aprobado y entrado en vigencia, el Manual Operativo del Programa, de conformidad con los términos previamente acordados con el Banco.

## Condiciones especiales de ejecución:

* 1. Presentar al Banco para su no objeción, junto con los documentos de licitación correspondientes a cada uno de los proyectos viales a ser financiados por el programa, los siguientes documentos: (i) el Plan de Gestión Ambiental y Social específico para el proyecto de que se trate (PGAS), el cual deberá incluir las medidas especiales de manejo socio-ambiental, de conformidad con lo previsto en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS); (ii) para el caso que se requiera la relocalización de personas y/o de actividades económicas, un Plan de Reasentamiento Involuntario específico para el correspondiente proyecto vial (PRI); (b) previo a la firma de cada contrato de obra, la supervisión de la obra correspondiente deberá estar contratada; y (c) previo al inicio de cada una de las obras del programa, presentar evidencia de que: (i) se han obtenido los permisos y las autorizaciones ambientales requeridos por la legislación nacional; y (ii) para el caso que se requiera un PRI para la obra de que se trate y de conformidad con dicho PRI, (1) se haya efectuado al menos un proceso de socialización y consulta pública; y (2) se haya liberado el derecho de vía en, al menos, el 70% de la longitud del tramo a ser intervenido Sistema de Seguimiento y Supervisión por parte del Banco:
  2. El Banco realizará las siguientes acciones de seguimiento:
* Supervisión semestral durante la construcción y hasta la conclusión satisfactoria del Proyecto.
* Actividades de supervisión directas (tales como, visitas de campo y revisión de documentación, etc.) y tomará las medidas necesarias para asegurar que los recursos necesarios para dichas actividades estén oportunamente disponibles;
* Requerimiento de acciones correctivas del caso cuando los informes, inspecciones, visitas u otra información indiquen que existen no-conformidades a los planes de manejo ambiental y social, o incumplimiento de las salvaguardias socio-ambientales del BID.
* Además de las inspecciones de rutina, el Banco tendrá la potestad contractual de realizar una auditoría independiente de los aspectos ambientales, sociales y de salud y seguridad del Proyecto en cualquier oportunidad que considere razonablemente necesaria dentro del periodo de desembolso, a ser financiada con recursos propios del Banco.

# Anexos

## Anexo 1: Cumplimiento con las Políticas y Directivas del BID

| **POLÍTICA DEL BID** | | **DESCRIPCIÓN** | **OBSERVACIONES** | **Verificación del Cumplimiento** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **OP-703** | **Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias** | Ver abajo |  |  |
| B.1 | Políticas del Banco | El Banco financiará únicamente operaciones y actividades que cumplan con las directrices de esta Política, y que sean consistentes con las disposiciones relevantes de otras Políticas del Banco | Si se acatan las directrices y recomendaciones del Marco de Gestión Ambiental y Social, el Programa cumple con las Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias. | En proceso de cumplimiento. |
| B.2 | Legislación y Regulaciones Nacionales | El Banco requerirá además que el prestatario garantice que la operación en cuestión se diseñe y se lleve a cabo en cumplimiento con la legislación y las normativas ambientales del país en el que se está desarrollando la operación, incluidas las obligaciones ambientales establecidas bajo los Acuerdos Ambientales Multilaterales. | El tramo carretero La Barca – Pimienta cuenta con una licencia ambiental para la operación y el mantenimiento rutinario a favor del actual concesionario de la vía.  El Reglamento del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, (acuerdo 008-2015 de SERNA, artículo 50), establece que en el caso de que el titular desee modificar o ampliar una obra o actividad en operación, debe presentar una solicitud de ampliación o modificación, en base a la Tabla de Categorización vigente[[5]](#footnote-5) y adjuntando todos los requisitos establecidos aplicables a su categoría.  Para tal fin, la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos elaboró un Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) que presentará a la SERNA. | En proceso de cumplimiento  Se cumplirá con la normativa nacional para cada uno de los proyectos que serán financiados por el programa. |
| B.3. | Preevaluación y Clasificación | Todas las operaciones financiadas por el Banco serán preevaluadas y clasificadas de acuerdo con sus impactos ambientales potenciales. | El Programa ha sido clasificado como de categoría B, en razón a que con base en los análisis realizados en el presente MGAS, se concluye que el proyecto de la muestra puede causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas y por lo tanto se requiere un análisis ambiental y social centrado en temas específicos, así como un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS). | Cumple |
| B.4. | Otros Factores de Riesgo | Además de los riesgos que representan los impactos ambientales, el Banco identificará y manejará otros factores de riesgo que puedan afectar la sostenibilidad ambiental de sus operaciones. | Como factor de riesgo se identifica a la efectividad de los arreglos institucionales necesarios para manejar los impactos indirectos que puedan ocasionarse por los trabajos de mejoramiento vial previstos en la operación. | En proceso de cumplimiento. |
| B.5. | Requisitos de Evaluación Ambiental | La preparación de las Evaluaciones Ambientales (EA), sus planes de gestión asociados y su implementación son responsabilidad del prestatario. El Banco exigirá el cumplimiento de estándares específicos para la realización de Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA), Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE), Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y análisis ambientales en cumplimiento de la salvaguardia B3 de la Política OP-703. | Con base en el EsIA del proyecto de la muestra, se elaboró una Evaluación ambiental consistente en un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el Programa, que incluye varios instrumentos de gestión ambiental y medidas de manejo ambiental específicas, agrupadas en un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para las obras a financiar. | En proceso de cumplimiento.  Además, se aplicaran las directrices del MGAS durante la ejecución del programa, para la determinación de las evaluaciones ambientales. |
| B.6. | Consultas | Las operaciones clasificadas bajo las Categorías “A” y “B” requerirán consultas con las partes afectadasy se considerarán sus puntos de vista. También se podrá llevar a cabo consultas con otras partes interesadaspara permitir un rango más amplio de experiencias y perspectivas. | Como parte de la elaboración del EsIA del proyecto de la muestra, en el mes de marzo 2016 se inició contactarse con las autoridades locales para informarle sobre el estudio de la carretera. El 16 de abril de 2016 se inició la consulta libre y pública, en la cual se expuso las características del proyecto y sus principales medidas de manejo ambiental. | Antes de la distribución de los documentos del proyecto al Directorio del Banco, se realizará una consulta adicional sobre le PGAS (Plan de Gestión Ambiental y Social) del proyecto.Además, se aplicarán las procedimientos del MGAS durante la ejecución del programa., para los procesos de consulta en el resto de los proyectos a ser financiados. |
| B.7. | Supervisión y Cumplimiento | El Banco supervisará el acatamiento de todos los requisitos de salvaguardia estipulados en el acuerdo de préstamo y en los reglamentos de crédito u operacionales del proyecto por parte de la agencia ejecutora | El plan de supervisión de cada proyecto a financiarse con el Programa, será realizado en función de los hitos claves de cada obra y de los requerimientos específicos que resulten de cada EsIA que se materializarán a través de las medidas de manejo ambiental y social que tengan sus correspondientes PGAS. | En proceso de cumplimiento.  Además, se aplicaran las directrices del MGAS durante la ejecución del programa en el resto de los proyectos a ser financiados. |
| B.8. | Impactos Transfronterizos | No aplica |  |  |
| B.9. | Hábitats y Sitios Culturales | El Banco no apoyará operaciones y actividades que en su opinión conviertan o degraden significativamente hábitats naturales críticos o que dañen sitios de importancia cultural crítica | Con base en los análisis del EsIA se ha identificado que si bien el proyecto de la muestra no afecta directamente hábitats naturales críticos o sitios de importancia cultural, por tratarse del mejoramiento de una vía existente, puede generar impactos indirectos sobre: (i) la microcuenca protegida de la Quebrada El Zapote, la cual colinda agua arriba de la vía en el km 203+557; (ii) Humedal lago de Yagoa; (iv) área Protegida Azul Meambar; (v) el Parque Arqueológico Cerro Palenque, localizado en el cerro del mismo nombre, a unos 4 km al Oeste de Pimienta.  Para minimizar los impacto sobre estos sitios, se han incluido en el PGAS del Programa, medidas especiales de manejo ambiental.  No se ha identificado la presencia de comunidades indígenas en el área de influencia del proyecto. | En proceso de cumplimiento, ya que se aplicaran las directrices del MGAS durante la ejecución del programa, para el tema de hábitats naturales críticos para los futuros proyectos. |
| B.10. | Materiales Peligrosos | Las operaciones financiadas por el Banco deberán evitar los impactos adversos al medio ambiente, a la salud y a la seguridad humana derivados de la producción, adquisición, uso y disposición final de materiales peligrosos, entre ellos sustancias tóxicas orgánicas e inorgánicas, plaguicidas y contaminantes orgánicos persistentes (COP). | Ninguno de los Proyectos a financiar por el Programa, incluye la producción, adquisición, uso y disposición final de sustancias tóxicas orgánicas e inorgánicas, plaguicidas y contaminantes orgánicos persistentes (COP). Los residuos peligrosos (grasas, aceites, disolventes, baterías usadas) de la obra serán objeto de un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos incluido en el PGAS. | En proceso de cumplimiento.  En proceso de cumplimiento. Se aplicaran las directrices del MGAS durante la ejecución del programa., para el tema |
| B.11. | Prevención y Reducción de la Contaminación | Las operaciones financiadas por el Banco incluirán, según corresponda, medidas destinadas a prevenir, disminuir o eliminar la contaminación resultante de sus actividades. | El Banco exigirá que las obras de mejoramiento de los caminos financiados con el Programa, cumplan con los estándares de emisiones y vertimientos de fuentes específicas reconocidos por los bancos multilaterales de desarrollo, como la IFC u otros | En proceso de cumplimiento |
| B.12. | Proyectos en Construcción | No aplica |  |  |
| B.13. | Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo | No aplica |  |  |
| B.14. | Préstamos Multifase y Repetidos | No aplica |  |  |
| B.15. | Operaciones de Cofinanciamiento | No aplica |  |  |
| B.16. | Sistemas Nacionales | No aplica |  |  |
| B.17. | Adquisiciones | En acuerdo con el prestatario, y con el fin de asegurar que haya un proceso ambientalmente responsable de adquisiciones, las disposiciones aceptables de salvaguardia para la adquisición de bienes y servicios relacionados con proyectos financiados por el Banco podrán ser incorporadas en los documentos de préstamo específicos del proyecto, así como en sus normas operativas y en los pliegos de licitación, según sea el caso. | Se aplicarán las provisiones del caso para que los bienes y servicios adquiridos en las operaciones se produzcan de manera ambiental y socialmente sostenible en lo que se refiere al uso de recursos, entorno laboral y relaciones comunitarias. | En proceso de cumplimiento |
| **OP-102** | **Disponibilidad de Información** | **Máximo acceso a la información.** El BID reafirma su compromiso con la transparencia en todas sus actividades, procurando por ello maximizar el acceso a todos los documentos y la información que produce u obra en su poder y no figura en la lista de excepciones.  **Acceso sencillo y amplio a la información.** El BID empleará todos los medios prácticos para facilitar el acceso a información. | La información relacionada con la preparación y ejecución del Proyecto (EsIA, MGAS, IGAS, Plan de Reasentamiento) deberá estar disponible en el sitio web del Organismo Ejecutor, así como, en el de las alcaldías de cada uno de los municipios beneficiarios del Programa. | Cumplida para el proyecto de la muestra.  En proceso de cumplimiento durante la ejecución |
| **OP-704** | **Gestión del Riesgo de Desastres** | Se incluirá en el análisis de todos los proyectos financiados por el Banco el riesgo de que ocurra un desastre natural y sus consecuencias ambientales, a fin de (i) reducir al mínimo los daños y las pérdidas materiales en los proyectos en curso del Banco en zonas en las que podría ocurrir un desastre natural; y (ii) adoptar medidas adecuadas para salvaguardar cada proyecto y su zona respectiva | Las obras a financiar incorporarán elementos de diseño y seguimiento para la adaptación de la infraestructura vial a los efectos del cambio climáticos y los desastres naturales (deslizamientos, inundaciones y sismos, principalmente).  Específicamente, entre los km 205 hasta 211 hay eventos anuales de inundación que exigieron una altura del relleno de la carretera y la construcción de drenajes mayores para garantizar un funcionamiento de la vía independiente de los eventos naturales.  Adicionalmente, en el PGAS se han incluido medidas especiales de anejo ambiental para que el mejoramiento de la carretera contribuya con información a la gestión de riesgo por inundación en la zona de Potrerillos y Pimienta, así como, para hacer resiliente la infraestructura vial a los efectos del Cambio Climático. | En proceso de cumplimiento.  Se aplicaran las directrices del MGAS durante la ejecución del programa., para este tema. |
| **OP-710** | **Reasentamiento Involuntario** | Obliga a reducir al mínimo la necesidad de reasentamiento involuntario y a elaborar un plan de reasentamiento -en los casos en que éste sea inevitable- orientado bajo los siguientes principios: evitar o minimizar los desplazamientos de población, asegurar la participación de la comunidad, considerar el reasentamiento como una oportunidad de desarrollo sostenible, definir los criterios para la compensación, compensar según el costo de reposición, compensar la pérdida de derechos consuetudinarios, crear oportunidades económicas para la población desplazada, proporcionar un nivel aceptable de vivienda y servicios, tener en cuenta las cuestiones de seguridad, los planes de reasentamiento deben tener en cuenta a la población de acogida, obtener información precisa, incluir el costo del reasentamiento en el costo general del proyecto, tener en cuenta el marco institucional apropiado, establecer procedimientos independientes de supervisión y arbitraje. El concepto de reasentamiento incluye afectación económica. | El proyecto de la muestra está relacionado con la afectación predial necesaria para liberar el derecho de vía para la ejecución de las obras. Para el caso del proyecto de la muestra “Mejoramiento y Ampliación de la Carretera CA-5 Norte, Tramo III: La Barca – Pimienta”, se requiere afectar 88 predios ubicados dentro del derecho de vía, de los cuales 30 corresponden a viviendas, 25 negocios, y los restantes 33 casos restantes son accesos a predios, galeras, cercos, muros, pilas, pozos, infraestructura comunitaria, retornos y transiciones etc. De las 30 viviendas afectadas 7 corresponden a unidades sociales vulnerables, por lo tanto, serán objeto de compensaciones, seguimiento y acompañamiento especial por parte del Organismo Ejecutor, hasta su nueva ubicación en la misma zona. Al respecto, se destaca que en cumplimiento de las directrices de la política OP-710 sobre Reasentamiento Involuntario, se está elaborando y se va a implementar un Plan de Reasentamiento específico, para tal fin. Como parte del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) se ha elaborado un Plan Director de Reasentamiento que contiene la guía para elaboración del Plan de Reasentamiento específico. | En proceso de cumplimiento.  Se aplicaran las directrices del MGAS durante la ejecución del programa., para este tema. |
| **OP-761** | **Igualdad de Género en el Desarrollo** | Los proyectos deberán buscar oportunidades para promover la igualdad de género y empoderamiento de la mujer y contemplar medidas para prevenir, evitar, y mitigar impactos adversos y riesgos de exclusión por razones de género. Otras acciones incluyen la consulta y participación efectiva de las mujeres y de hombres, el respeto a los derechos de las mujeres, y la aplicación de la salvaguarda en el análisis de riesgo del proyecto | Por su naturaleza, las obras previstas en esta operación no son actividades típicas en las que pueda existir una incorporación equitativa de género. Sin embargo, se establecerá en los pliegos de licitación correspondientes la eliminación de cualquier barrera que impida la participación equitativa de hombres y mujeres, y se promoverá activamente la incorporación de mujeres en el ámbito laboral. Adicionalmente el Componente I del crédito financiará acciones orientadas a la integración de mujeres en labores no tradicionales calificadas de la construcción, para su posible inserción en el mercado laboral. | En proceso de cumplimiento |
| **OP-765** | **Pueblos Indígenas** | El objetivo de esta política es potenciar la contribución del Banco al desarrollo de los pueblos indígenas mediante el apoyo a los gobiernos nacionales de la región y a los pueblos indígenas en el logro de los siguientes objetivos: a) apoyar el desarrollo con identidad de los pueblos indígenas, incluyendo el fortalecimiento de sus capacidades de gestión; (b) salvaguardar a los pueblos indígenas y sus derechos de impactos adversos potenciales y de la exclusión en los proyectos de desarrollo financiados por el Banco. | Aunque no se identificó la presencia de comunidades indígenas a lo largo de la Carretera CA-5 Norte, Tramo III: La Barca – Pimienta (23.00 Km), o de alguna otra minoría étnica, dado que se trata de una operación de obras múltiples y que el ámbito de acción del Programa puede afectar algunas poblaciones indígenas, esta política permanecerá activada a lo largo de la ejecución del Programa. | Cumplida para el proyecto de la muestra.  En proceso de cumplimiento ya que se aplicaran los procedimientos del MGAS durante la ejecución del programa., para este tema. |

1. Los corredores estratégicos de integración nacional y regional son: Corredor Logístico, Corredor de Occidente, Corredor Central, Corredor Agrícola, Corredor Turístico, Corredor Pacífico, Corredor de Oriente y Corredor Lenca. [↑](#footnote-ref-1)
2. Anteriormente SERNA, Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente. [↑](#footnote-ref-2)
3. El Acuerdo Ministerial 016-2015, publicado en la Gaceta el 6/10/2015, contiene la Tabla de Categorización Ambiental que MIAMBIENTE utiliza para establecer el trámite a aplicar a las solicitudes de la licencia ambiental. [↑](#footnote-ref-3)
4. MDL: Mecanismos de Desarrollo Limpio; REED: Reducción de Emisiones por Deforestación Evitada; GEF: Global Environmental Fund; GCF: Green Climate Fund. [↑](#footnote-ref-4)
5. Acuerdo Ministerial 016-2015, publicado en la Gaceta el 6.10.2015, contiene la Tabla de Categorización Ambiental que la SERNA. [↑](#footnote-ref-5)