

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

GUATEMALA

**DESARROLLO DEL CORREDOR CA-9 NORTE (EL RANCHO – MAYUELAS);
PROGRAMA DE FINANCIAMIENTO Y MITIGACIÓN DE RIESGO PARA
INVERSIONES ESTRATÉGICAS EN PAÍSES DEL TRIÁNGULO NORTE
GU-O0004**

(GU-L1170)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Mauro Alem (INE/TSP), Jefe de Equipo; Omar Samayoa (CCS/CGU) y René Cortés (TSP/CGU), Jefes de Equipo Alternos; Alba Taveras y Nathaly Noboa (INE/TSP); Daniel Torres García (TSP/CNI); Margarita Libby Hernández (INT/TIN); Benoit Lefevre y Maricarmen Esquivel (CSD/CCS); Julia Míguez y Luca Marini (VPS/ESG); Marcela Hidrovo y Rodrigo Castro (FMP/CGU); Claudia Aguirre (CID/CGU); Hugo Us (SCL/GDI); e Ignacio Barragán (LEG/SGO).

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

PERFIL DE PROYECTO

GUATEMALA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del proyecto: Desarrollo del Corredor CA-9 Norte (El Rancho – Mayuelas); Programa de Financiamiento y Mitigación de Riesgo para Inversiones Estratégicas en países del Triángulo Norte – GU-O0004

Número de proyecto: GU-L1170; GU-O0004

Equipo de proyecto: Mauro Alem (INE/TSP), Jefe de Equipo; Omar Samayoa (CCS/CGU) y René Cortés (TSP/CGU), Jefes de Equipo Alternos; Alba Taveras y Nathaly Noboa (INE/TSP); Daniel Torres García (TSP/CNI); Margarita Libby Hernández (INT/TIN); Benoit Lefevre y Maricarmen Esquivel (CSD/CCS); Julia Míguez y Luca Marini (VPS/ESG); Marcela Hidrovo y Rodrigo Castro (FMP/CGU); Claudia Aguirre (CID/CGU); Hugo Us (SCL/GDI); e Ignacio Barragán (LEG/SGO)

Prestatario: República de Guatemala

Organismo ejecutor: Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), por medio de Dirección General de Caminos (DGC)

Plan financiero (US\$): **Primer Préstamo de la Línea de Crédito Condicional (CCLIP)¹**

BID (Capital Ordinario [CO]):	150.000.000
--------------------------------	-------------

Local:	-
--------	---

Total:	150.000.000
--------	-------------

Salvaguardias: Políticas activadas: OP-102; OP-704; OP-710; OP-761; OP-765; y OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6., B.7, B.9, B.10, B.11, y B.17)

Clasificación: A

¹ El Convenio de la CCLIP no está vigente.

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVO

- 2.1 **Relevancia de la infraestructura vial para el país.** El comercio exterior en Guatemala alcanza el 41% del Producto Interno Bruto (PIB), y el 78% de esta carga se moviliza por carreteras a los puertos del país². La baja calidad de la infraestructura vial³ tiene un papel determinante en la competitividad del país, condicionando la conectividad nacional y regional, y encareciendo los costos de transporte, que se estiman entre los más altos de la región⁴. El gobierno priorizó la inversión en infraestructura vial para impulsar la reactivación económica y empleo del sector productivo post-COVID.
- 2.2 **Corredores principales de integración.** Según la DGC, el 12,5% de los 17.178 km de la Red Vial Nacional son carreteras centroamericanas, cuyo eje troncal son los corredores CA-9 (interoceánico), CA-2 (pacífico), y CA-1 (centroamericano). La CA-9 adquiere relevancia estratégica como principal corredor de integración regional y de comercio exterior del país pues conecta el corredor pacífico y centroamericano a los puertos del Caribe con los del Pacífico. Este corredor se extiende 431,8 km de los cuales 307,8 km corresponden al tramo norte y 124 km al tramo sur. La CA-9 Sur es el principal corredor para las importaciones del país y tiene cuatro carriles en toda su extensión.

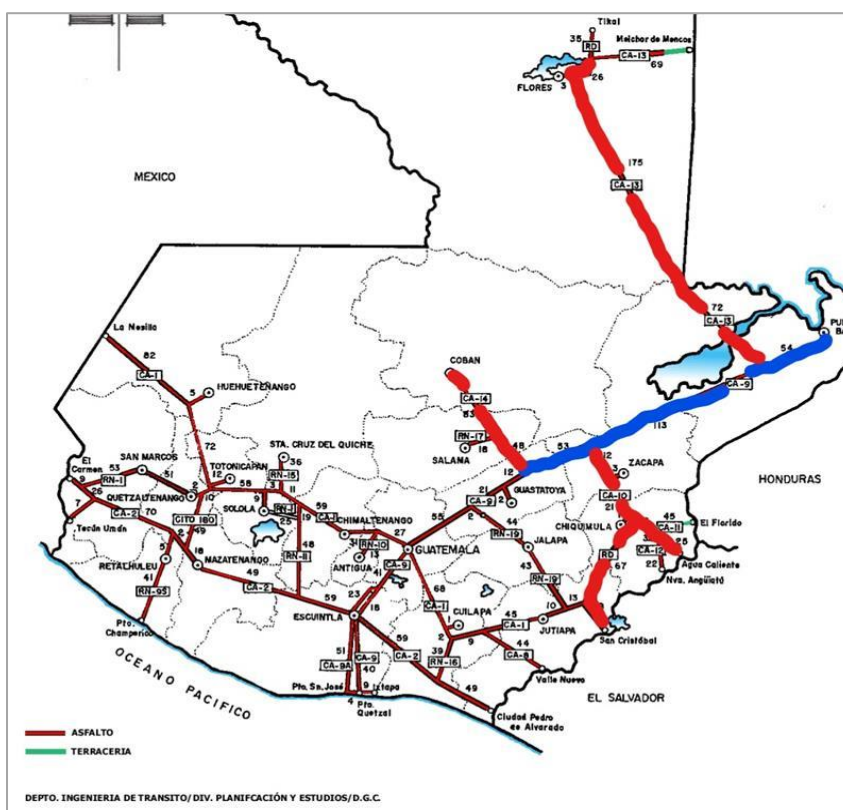


Figura 1. Corredor CA-9 (a ampliar, en azul) y su conexión a corredores regionales (en rojo)

- ² Los puertos de Guatemala movilizan el 35% de la carga de Centroamérica.
- ³ Puesto 132 (calidad) y 134 (conectividad) de infraestructura vial entre 140 países. Foro Económico Mundial, 2019.
- ⁴ El costo estimado de transportar un contenedor de 40 pies es US\$1,50/km, por encima de: El Salvador US\$1,34/km; Honduras US\$1,24/km; México US\$1,42/km; y Nicaragua US\$1,21/km.

- 2.3 **Corredor CA-9 Norte.** Este corredor es la vía principal para las exportaciones del país⁵, integrando la producción proveniente del centro industrial del país (Departamento de Guatemala); del norte (CA-14 a Cobán y CA-13 a Petén) y del sur (CA-10 a Zacapa, Chiquimula y El Salvador) con el polo de desarrollo de Puerto Barrios. Solo un tercio (104 km) de la CA-9 Norte tiene cuatro carriles y en el tramo restante atraviesa zonas urbanas que reducen la velocidad de tránsito de la carga, aumentando costos logísticos y la probabilidad de accidentes. Este corredor es el eje estratégico para promover inversiones y el empleo asociado a la exportación agroindustrial de alto impacto en las regiones norte (Petén) y este del país. Estas regiones presentan alta vulnerabilidad al Cambio Climático (CC), en su producción agrícola (CGIAR, 2015) e infraestructura vial.
- 2.4 **Identificación del problema.** La baja capacidad del corredor CA-9 Norte afecta el desempeño de servicios de transporte de carga e incrementa los tiempos de viaje y costos logísticos al puerto. Estos costos se incrementaron del 23% al 29% en los últimos cinco años, llegando a representar el 40% para Pymes⁶. Se requiere además un marco adecuado de gestión de riesgos de desastres naturales para evitar interrupciones. El gobierno priorizó la ampliación de la CA-9 Norte para recuperación económica y del empleo post COVID-19.
- 2.5 **Causas del problema.** El corredor CA-9 Norte presenta cuellos de botella principalmente en las intersecciones con poblados y con corredores de integración productiva (CA-14 a Cobán y CA-13 a Petén) y regional (CA-10 a El Salvador), donde las velocidades se reducen a sus mínimos. Además, el corredor no cuenta con un marco de gestión de riesgos en un contexto de CC. El desarrollo de corredores presentó desafíos importantes al país. Luego del éxito con la ampliación del corredor CA-9 Sur como ruta alterna de Puerto Quetzal a Ciudad de Guatemala, los proyectos encarados desde 2004 no tuvieron los resultados esperados. La concesión de obras sin anticipar adquisiciones prediales y potenciales reasentamientos explicaron los recurrentes retrasos en la ejecución a partir de 2004. En algunos casos surgieron problemas con el proceso de adquisición que implicaron cancelaciones de contratos⁷.
- 2.6 **Justificación de la solución propuesta.** El programa contribuirá a diseñar y financiar inversiones resilientes para superar los problemas señalados⁸ y reducir plazos de ejecución⁹ en la continuación de las obras de ampliación del corredor que consistirán en: (i) construcción del libramiento de El Rancho (1,2 km); y (ii) ampliación hasta el Acceso a Teculután (32,8 km), que incluye seis puentes¹⁰. Además, se fortalecerá al CIV para incorporar estándares de seguridad vial y mitigación del riesgo de desastres y CC en los diseños, y la perspectiva de género, inclusión y diversidad.

⁵ 68% de las exportaciones usaron puertos del Caribe. Comisión Portuaria Nacional (CPN), 2018.

⁶ Infraestructura para el Desarrollo, CACIF – FUNDESA, Edición XVI.

⁷ Las ampliaciones en CA-2 lograron avances menores al 30%.

⁸ Se anticiparán adquisiciones prediales y se completará la evaluación socioambiental.

⁹ La última ampliación (65 km) en CA-9 Norte requirió 13 años de ejecución.

¹⁰ Con recursos de cooperación técnica (GU-T1296) se financiarán diseños para ampliar el corredor desde Mayuelas hasta el puerto atendiendo salvaguardas ambientales, y para desarrollar y gestionar cofinanciamiento.

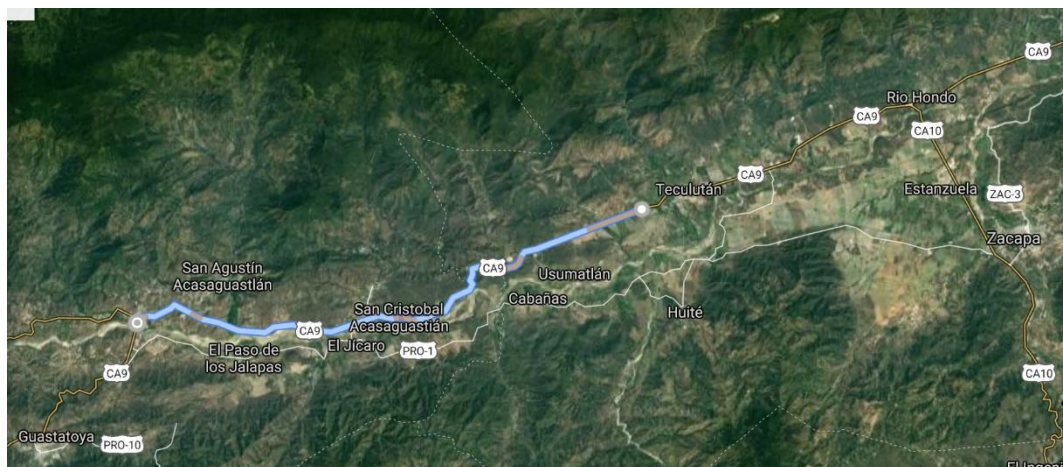


Figura 2. Tramo a intervenir: El Rancho – Acceso a Teculután (34 km)

- 2.7 **Evidencia empírica.** La evidencia internacional indica que mejoras en la conectividad generan impactos positivos al reducir costos y tiempos de viaje¹¹. En Guatemala no se cuenta con evaluaciones de impacto, y se utilizarán nuevas tecnologías de recolección de información (radiofrecuencia y teléfonos móviles) para realizarla.
- 2.8 **Experiencias previas.** Esta operación incorpora la amplia experiencia del Banco en desarrollar corredores de integración y consolidar unidades ejecutoras con mejores prácticas en gestión de activos viales. Las lecciones aprendidas resaltan la importancia de: (i) anticipar la adquisición predial en el diseño; (ii) incorporar la gestión de riesgos de desastres y CC; y (iii) especializar una estructura técnica, financiera y de adquisiciones en la ejecución. En 2019, el Banco aprobó un Programa de Obras Múltiples (4746/OC-GU) que incorpora estas mejoras en la DGC¹².
- 2.9 **Impactos adicionales.** La operación contribuye a incorporar al diseño aspectos de CC y promueve actividades que faciliten el empleo directo e indirecto de las mujeres y personas con discapacidad, a través de talleres de sensibilización, prevención de la violencia de género, entre otras. Se incluirán innovaciones tecnológicas (Dispositivos de Identificación de Radiofrecuencia [RFID, por sus siglas en inglés]) para gestión de tránsito de carga y se explorarán actividades para desarrollar proveedores locales en la exportación de productos agrícolas.
- 2.10 **Estrategia del Banco con el País.** La operación se alinea con el tercer pilar de desarrollo del sector privado de la Estrategia de País del Grupo BID (2017-2020) (GN-2899) al buscar ampliar y modernizar la infraestructura logística, medido por el índice del desempeño logístico (IDL) del Banco Mundial, y con el Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte (PAPTN) a nivel de su eje estratégico de infraestructura.
- 2.11 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con: (i) el desafío de Integración Económica, a través del desarrollo del corredor interoceánico; y (ii) el

¹¹ Estudios de impacto y evaluaciones ex post confirman el vínculo entre productividad y conectividad del transporte (Diechmann et al., 2000; Henderson et al, 2001; Limao y Venables, 2001; Rattanatay, 2007; Banco de Desarrollo Asiático, 2008; Limi et al, 2015; entre otros).

¹² En proceso de cumplimiento de condiciones de elegibilidad.

desafío de Productividad e Innovación, mediante la mejora en el desempeño del transporte de carga. Se alinea con las áreas transversales de Igualdad de Género y Diversidad, y CC y Sostenibilidad Ambiental, al fortalecer capacidades para implementar actividades con perspectiva de género y resiliencia al CC.

- 2.12 La operación está alineada con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5) en: (i) promover el acceso a los servicios de infraestructura; y (ii) mejorar la gobernanza de la infraestructura para incrementar eficiencia en la provisión del servicio. La operación es consistente con el Marco Sectorial de Transporte y accesibilidad (GN-2740-7), está alineada a Áreas Estratégicas de Grandes Proyectos y Logística de la División de Transporte, y contribuirá al Marco de Resultados Corporativos 2020-2023 (GN-2727-12) con el indicador: kilómetros mejorados y/o rehabilitados.
- 2.13 **Objetivo general.** Modernizar y expandir la infraestructura productiva de forma sostenible y resiliente al CC para contribuir a dinamizar sectores productivos estratégicos y fortalecer la integración regional.
- 2.14 **Objetivo específico.** Contribuir a mejorar niveles de servicio y la resiliencia al CC del corredor CA-9 Norte, a través de obras de ampliación en un primer tramo que integre las capacidades para lograr financiamiento de todo el corredor.
- 2.15 Los resultados esperados son: (i) reducción de tiempos de viaje en tramos intervenidos; (ii) ahorro en costos de operación vehicular; (iii) mejora de la seguridad vial; y (iv) capacidades fortalecidas en la DGC para gestionar grandes proyectos. La operación financiará un programa específico de inversión con la adicionalidad de movilizar financiamiento de otras entidades para completar el financiamiento del corredor hasta al puerto, propiciando la reactivación económica y del empleo post-COVID, en consistencia con los objetivos de la [CCLIP](#).
- 2.16 **Costos.** El costo de la primera fase es de US\$150 millones, que serán cubiertos con recursos del Banco.
- 2.17 **Componente I. Inversiones en el corredor (US\$145 millones).** Financiará el inicio de la construcción y mejoramiento de estructuras, entronques y pavimentos, incluyendo la reconfiguración de vialidades y adquisiciones prediales, tomando en cuenta el riesgo a desastres y CC.
- 2.18 **Componente II. Desarrollo de capacidades (US\$4,3 millones).** Financiará la preinversión¹³ y mejoras en capacidades técnicas de la DGC en supervisar diseños y obras, incluyendo aspectos de resiliencia al CC, y el acompañamiento al Ministerio de Finanzas Públicas en lograr mayores recursos de financiamiento.
- 2.19 **Otros costos (US\$0,7 millones).** Los gastos de administración, auditoría y evaluación se estiman en US\$700.000.
- 2.20 **Modalidad.** El programa se concibe como préstamo específico de inversión de US\$150 millones incluido en el componente de infraestructura logística de la CCLIP.
- 2.21 **Cumplimiento con criterios establecidos en la CCLIP.** La operación se enmarca dentro de la CCLIP MM-II del Programa de Financiamiento y Mitigación de Riesgo para Inversiones Estratégicas en los Países del Triángulo Norte, al promover el desarrollo del sector productivo en el sector de infraestructura

¹³ Complementar aspectos prediales y consultas públicas en los diseños.

logística, a través de intervenciones que mejorarán la conectividad y capacidad de la red vial troncal y el desempeño logístico de corredores de transporte de carga estratégicos.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** El Banco cuenta con experiencia en proyectos de mejoramiento bajo diferentes modalidades de ejecución: multifase (2908/BL-BO; 2934/OC-PR; 1785/OC-PN-1) o líneas de crédito condicional (4572/OC-CO; 4864/OC-CR) para apoyar proyectos de envergadura. Las lecciones aprendidas le permiten al Banco transferir conocimiento de alta especialización, promoviendo nuevos marcos institucionales que faciliten el cofinanciamiento de grandes proyectos. Con CT, el Banco ha impulsado la colocación de RFID y cámaras de monitoreo (ATN/MR-16477-RG; ATN/MR-14890-RG) a lo largo del Corredor Pacífico, en el Triángulo Norte.
- 3.2 **Capacidad institucional.** La DGC ejecutó varias operaciones del Banco¹⁴ y su capacidad será fortalecida con el préstamo 4746/OC-GU, donde se definió una operación de pequeños proyectos independientes en el marco de cláusulas especiales como condiciones claves para asegurar el éxito en la ejecución: (i) designación de una Unidad Coordinadora del Programa (UCP) con una estructura mínima para su funcionamiento, formada por un equipo con dedicación exclusiva según perfiles acordados con el Banco, cuyos costos podrán ser financiados con recursos del préstamo; (ii) ejecución financiera mediante la asignación de un código presupuestario específico para identificación del Préstamo; y (iii) contratación de firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos. Este esquema de ejecución define un Coordinador y su estructura funcional en cuatro áreas: técnica, adquisiciones, financiera y socioambiental. Se empleará la misma UCP creada en el 4746/OC-GU, que será fortalecida con recursos del Componente II para desarrollar capacidades en ejecutar obras de mayor complejidad¹⁵ atendiendo los estándares de salvaguardas del Banco.
- 3.4 **Estudios.** Los estudios de ingeniería están finalizados y se está realizando la revisión de impactos socioambientales. Las obras incluirán: (i) mejoras en el perfil y geometría de la vía; (ii) construcción o mejora de drenajes y medidas de seguridad vial; y (iii) reconstrucción de puentes, incorporando aspectos de CC.
- 3.5 **Riesgos.** El riesgo principal se asocia a la capacidad de ejecución de proyectos de ampliación de corredores viales, vistos los recurrentes atrasos en la conclusión de obras de gran envergadura encaradas desde 2004. Para mitigar este riesgo se aseguró concluir los diseños de libramientos en los puntos críticos identificados en el corredor y se fortalecerán los aspectos socioambientales con estándares del Banco. Otro riesgo se relaciona con la debilidad en procesos de adquisiciones y gestión financiera de pagos a contratistas, los cuales se esperan mitigar con el uso de la política del Banco y el diseño de un marco institucional público

¹⁴ 294/SF-GU; 695/OP-GU, 883/OC-GU, 883A/OC-GU, 884/OC-GU, 884A/OC-GU; 501/SF-GU 129/SF-GU; 168/IC-GU, 492/OP-GU; 1224/OC-GU, 1224/OC-GU-1, 1224/OC-GU-2; 1733/OC-GU; y 4746/OC-GU.

¹⁵ Para estructurar grandes proyectos en la experiencia internacional se reformó el marco institucional público creando entidades especializadas para administrar el proceso de adquisiciones y pagos a contratistas.

responsable de la estructuración y gestión del proyecto de ampliación¹⁶. Con relación al mantenimiento de las obras, se asegurará la disponibilidad de recursos de parte de la Unidad de Conservación Vial (COVIAL) del CIV. El Componente II busca mitigar este riesgo.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Aspectos socioambientales.** Según la Política OP-703, la operación se clasifica Categoría A, debido a la posibilidad de afectaciones significativas a medios de vida y desplazamientos físicos y/o económicos. Se esperan impactos ambientales significativos en la construcción (polvo, ruido, tráfico, desechos, apertura y explotación de canteras) y operación (emisiones, vibraciones). Durante la preparación, se evaluará la afectación potencial a áreas protegidas y hábitats naturales, e impactos moderados sobre la biodiversidad. Se elaborará un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS), Plan de Gestión Ambiental y Social y Plan de Reasentamiento, que serán publicados antes de la misión de análisis. Siendo una operación de tipo CCLIP, se preparará una Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales Estratégicos (EIASE), un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), un Marco de Reasentamiento (MR), y un Marco de Pueblos Indígenas (MPI). Según la práctica del Banco, estos documentos serán publicados 120 días antes de la fecha del Directorio y el prestatario llevará a cabo un mínimo de dos rondas de consultas significativas, y consultas específicas si aplican. Es importante destacar que la situación actual de emergencia por COVID-19 en Guatemala podría afectar significadamente la preparación de estudios y de consecuencia el cronograma de aprobación.
- 4.2 **Aspectos fiduciarios.** Se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-15). La gestión financiera se realizará conforme a la Guía de Gestión Financiera para proyectos financiados por el Banco (OP-273 vigente). Como resultado de la evaluación de capacidad institucional de la DGC se definirán acciones de fortalecimiento en el ámbito fiduciario.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 Los recursos necesarios para la preparación de la operación se estiman en US\$147.980. Se prevé la presentación al Directorio para marzo de 2021.

¹⁶ Cabe resaltar la existencia en el Congreso de una propuesta de Ley para modernizar la institucionalidad en el sector vial, reemplazando la DGC por una Superintendencia con autonomía para gestionar los activos viales. Esta iniciativa está en línea con la experiencia internacional, y en caso de prosperar, las actividades del Componente II se coordinarán para apoyar el diseño del marco institucional público.

CONFIDENCIAL

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



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
GU-00004 Financial and Risk Mitigation Program for Strategic Investments in the Northern Triangle (NT)		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B13		
Country	Executing Agency	
GUATEMALA	GU-MFP - MINISTERIO DE FINANZAS PUBLICAS	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Isthmus & DR	MULTIPLE SUBSECTORS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
DANIELA CARRERA MARQUIS		
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Container	\$250,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
5 Aug 2020	LMARINI	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)		
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)	1 Nov 2018	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



Safeguard Policy Filter Report

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

Safeguard Policy Items Identified

B.1 Bank Policies (Access to Information Policy– OP-102)

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

B.2 Country Laws and Regulations

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

B.3 Screening and Classification

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

B.4 Other Risk Factors

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

B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

B.6 Consultations

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

B.7 Supervision and Compliance

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

B.13. Noninvestment Lending and Flexible Lending Instruments

Ex-ante impact classification may not be feasible for this type of operation. This includes: policy-based loans, Financial Intermediaries (FIs) or loans that are based on performance criteria, sector-based approaches, and conditional credit lines for investment operations.

B.17. Procurement

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



Safeguard Policy Filter Report

Recommended Actions

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

Additional Comments

CCLIP with the Triangulo Norte



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
GU-L1170 CA-9 Road Corridor Development		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
A		
Country	Executing Agency	
GUATEMALA	GU-MICIVI - Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	MAJOR HIGHWAYS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
MAURO ALEM	LUCA MARINI	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$150,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
31 Jul 2020	LMARINI ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	16 Jun 2020	
QRR (Estimated)	2 Sep 2020	
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Operation Classification Summary

Override Rating	Override Justification
Comments	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

Category "A" operations require an Environmental Impact Assessment or a Strategic Environmental Assessment (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for EIA and SEA requirements) and at least two consultations with affected parties.

These operations will require an environmental assessment (EA), normally an Environmental Impact Assessment (EIA) for investment operations, or other environmental assessments such as a Strategic Environmental Assessment (SEA) for programs and other financial operations that involve plans and policies. Category "A" operations are considered high safeguard risk. For some high safeguard risk operations that, in the Bank's opinion raise complex and sensitive environmental, social, or health and safety concerns, the borrower should normally establish an advisory panel of experts to provide guidance for the design and/or execution of the operation on issues relevant to the EA process, including health and safety. However, these operations will also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.).

The Project Team must send to the 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.

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

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

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

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

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

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



Safeguard Screening Form

Mitigation Framework: In situations where Indigenous Peoples (IPs) will be directly or indirectly affected by a project, the borrower should conduct an evaluation including a socio-cultural assessment to identify the impacts and determine their level of significance in order to: (a) consider all realistic and cost-effective options that avoid impacts with adverse effects (sites, technologies, supply chains etc.); and (b) if impacts cannot be avoided: (i) conduct culturally appropriate consultation and good faith negotiations, consistent with affected IP legitimate decision-making processes and (ii) minimize, mitigate or compensate for these impacts in a culturally appropriate manner. Specialist advice should be sought. The project's proposed action should be developed with the informed participation of affected IPs through a process of good faith negotiations, and contained in a time-bound Mitigation Framework. The borrower will be required to seek professional advice in the development of a Mitigation Framework and the necessary consultation and good faith negotiation activities. The Mitigation Framework should be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, credit and operation regulations, etc.) and require monitoring, regular reporting and independent review of implementation, including participatory monitoring.

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](#).

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

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

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. 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.

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



Safeguard Screening Form

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

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

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

The project will require [significant involuntary resettlement](#) and/or economic displacement (i.e. it is a [direct](#) impact of the project)

Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a RP (as part of the ESMP) that demonstrates the following attributes: (a) detailed socio-economic survey and baseline of the affected households and groups; (b) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (c) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (d) a livelihoods restoration program; (e) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (f) a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, credit and operating regulations, project completion tests, etc.), require regular (quarterly, bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

Moderate

Disaster / Recommendations



Safeguard Screening Form

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

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

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

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

Disaster Summary

Details

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

Actions

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

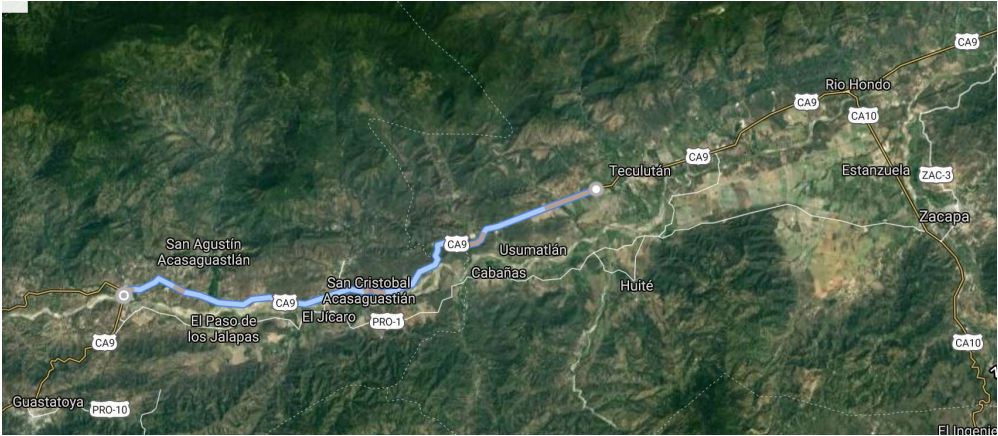
Estrategia Ambiental y Social (EAS)	
Nombre de la Operación	Desarrollo del Corredor CA-9 Norte (El Rancho – Mayuelas); Programa de Financiamiento y Mitigación de Riesgo para Inversiones Estratégicas en países del Triángulo Norte
Número de la Operación	GU-L1170 (primera operación) / GU-O0004 (CCLIP)
Preparado por	Luca Marini, Julia Míguez Morais – VSP/ESG
Detalles de la Operación	
Sector del BID	Transporte (INE/TSP)
Tipo de Operación	Préstamo de inversión específica
Clasificación Ambiental y Social	Categoría A (GU-L1170) / B13 (GU-O0004)
Indicador de Riesgo de Desastres	Moderado
Prestatario	República de Guatemala
Agencia Ejecutora	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), por medio de Dirección General de Caminos (DGC)
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	US\$150,000,000
Políticas/Directrices Asociadas	OP-102; OP-704; OP-710; OP-761; OP-765; OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6., B.7, B.9, B.10, B.11, y B.17)
Descripción de la Operación	
<p>La carretera transoceánica CA-9 conecta los puertos clave del país: Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios al norte (Atlántico) y San José y Puerto Quetzal en el sur (Pacífico). El corredor CA-9 se extiende a lo largo de 427km, y es la ruta crítica para la carga desde y hacia los mercados internacionales, generando condiciones comerciales para la inversión nacional y extranjera. El Gobierno de Guatemala (GoG) ha solicitado al BID financiar las obras de ampliación de parte del corredor que consistirán en: (i) construcción del libramiento de El Rancho (1,2 km), y (ii) ampliación de 2 a 4 carriles hasta el Acceso a Teculután (32,8 km), que incluye 6 puentes, a través de una operación que hará parte del CCLIP del Triángulo Norte, ya aprobado por el BID. La prima operación del CCLIP en Guatemala financiará la ampliación de 2 a 4 carriles y la construcción de un libramiento en la ciudad de el Rancho, para un total de casi 34 km.</p>	
	



Figura1-2: tramo CA-9 Norte a ser financiado

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

1) Operación El Rancho – Mayuelas

Con base en la información disponible, la operación GU-L1170 ha sido clasificada como Categoría A debido principalmente al elevado número de predios a afectar por el derecho de vía y la posibilidad de impactos significativos por desplazamiento económico.

Impactos y riesgos sociales directos

Reasentamiento físico y desplazamiento económico

En 2013 la DGC elaboró el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental para un proyecto de ampliación de la CA-9 entre El Rancho y Mayuelas que consideraba la duplicación simétrica de carriles respecto al eje de la pista actual, en el cual se identificaban más de 500 predios/infraestructuras en el derecho de vía de la actual carretera. Este diseño incluye tres circunvalaciones (libramientos) en torno a las localidades de El Rancho, Teculután-Santa Cruz y Río Hondo (mapas en Apéndice 1), con los que se logran eliminar o reducir en gran medida las afectaciones por reasentamiento físico. Sin embargo, el libramiento en El Rancho, enfoque de esta operación, podría afectar de manera significativa los ingresos de los negocios ubicados en la intersección de las carreteras CA-9 y CA-14, ya que su clientela procede mayoritariamente de los vehículos y autobuses que circulan y hacen parada en este lugar y que con el libramiento serían desviados por otra ruta.

Además de posibles desplazamientos económicos permanentes, podrían generarse impactos económicos temporales durante la duración de las obras.

Es importante mencionar que, según lo indicado por la DGC, si bien Guatemala tiene una ley marco de expropiación, la práctica habitual es que la administración respectiva transfiera al constructor la responsabilidad de adquirir los derechos de vía mediante negociación privada con sus propietarios u ocupantes. Esta práctica no estaría en conformidad con los requisitos de la Política de Reasentamiento del BID.

Afectaciones a servicios públicos

El derecho de vía de la carretera está ocupado por diversas infraestructuras de servicios (electricidad, telefonía, Internet y otras). Es posible que haya igualmente infraestructuras soterradas de agua y

saneamiento, incluyendo conexiones regulares e irregulares. Todas estas infraestructuras deberán ser retiradas durante las obras y reinstaladas a la mayor brevedad, de manera a minimizar la interrupción de servicios en el área.

Sitios culturales

Las obras del proyecto se realizarán mayoritariamente sobre el trazado actual de la vía y áreas ya intervenidas/agrícolas, por lo cual no se esperan impactos sobre sitios culturales. No obstante, dada la riqueza arqueológica del país no se puede descartar la posibilidad de hallazgos fortuitos durante la construcción.

Pueblos indígenas

El tramo de la CA-9 intervenido por el proyecto atraviesa los departamentos de El Progreso y Zacapa, que son los dos departamentos del país con menor presencia de población indígena (0,1% y 0,3% de la población, respectivamente). No se anticipan impactos sobre pueblos indígenas, pero esto se averiguará en la fase de preparación. En cualquier caso, se considera probable que entre las familias afectadas por desplazamiento físico y/o económico se encuentren personas indígenas, lo que requeriría consultas socioculturalmente adecuadas y el logro de acuerdos.

Igualdad de género

Guatemala presente la mayor brecha de género en acceso a la tierra de toda América Latina: según datos de la FAO, solo el 8% de las tierras agrícolas del país tienen a una mujer como propietaria. Esta desventaja estructural implica un riesgo para las mujeres que trabajan y ocupan las tierras o inmuebles desplazados por las obras, y que al no poder demostrar su relación de propiedad/tenencia, pueden resultar excluidas del acceso a las medidas de compensación.

Salud y Seguridad

Las obras de rehabilitación y ampliación de la CA-9 posibilitarán velocidades de circulación superiores a las actuales (se está considerando una velocidad de diseño de 70 a 110 Km/h). Dado que la carretera atraviesa núcleos poblados y zonas agrícolas y ganaderas, la operación del proyecto podrá conllevar un incremento en el número de accidentes y atropellos en las poblaciones a ambos lados de la vía. El diseño técnico de las obras deberá tener en cuenta consideraciones de seguridad vial, tanto para los usuarios de la vía como las comunidades del entorno.

Durante la construcción, se podrían dar conflictos entre los trabajadores de la empresa constructora y la comunidad, incluyendo un incremento del riesgo de acoso y abuso sexual.

Impactos y riesgos ambientales directos

En términos ambientales, se podrían esperar impactos significativos en construcción (polvo, ruido, tráfico, generación de desechos, apertura y explotación de canteras) y en operación (ruido, emisiones, tráfico, vibraciones). Además, debido a la cercanía de algunas áreas protegidas (como la Sierra de las Minas), se podrían esperar impactos moderados a la biodiversidad (asociados a i.e. limpieza de taludes, corte de árboles, o a corte de corredores de biodiversidad). Durante la fase de preparación se revisará si la operación afecta a áreas protegidas y hábitats naturales críticos. Se pueden esperar otros riesgos e impactos menores, principalmente temporales, asociados con las actividades de construcción: (i) interrupción temporal del tráfico; (ii) polvo y emisiones atmosféricas mínimas; (iii) impactos en los cuerpos de agua locales y en la tierra, como resultado de desechos y materiales peligrosos si no se gestionan adecuadamente; (iv) impactos temporales de ruido; (v) calidad de aire temporal reducida; (vi) impactos en la salud y seguridad ocupacional y comunitaria.

Impactos indirectos y acumulativos

En general, debido a las características complejas del área de intervención, se espera que el proyecto tenga impactos indirectos. Estos pueden estar asociados a la afectación de las áreas protegidas (y si hay, a los corredores de biodiversidad) y afectación a medios de vidas y actividades económicas. Además, se pueden esperar impactos asociados a la apertura de bancos de materiales para la construcción. Se pueden esperar impactos indirectos más amplios asociados con el incremento de tráfico en el área de influencia directa e indirecta del proyecto

Riesgo de desastres naturales

El riesgo de desastre esperado para esta Operación es moderado, tipo 1, particularmente asociado con terremotos, inundaciones, derrumbes y erupciones volcánicas. No se espera que la operación exacerbe los riesgos de desastres naturales, ya que las obras mejorarán el drenaje y la estabilidad general de los taludes.

Capacidad institucional

La DGC enfrenta debilidades institucionales para garantizar una correcta gestión ambiental y social de sus proyectos, especialmente en relación con la negociación y el pago de compensaciones a los afectados por las obras.

2) Impactos y riesgos sociales y ambientales del CCLIP

El CCLIP fue aprobado por el Directorio del BID en noviembre 2018, con el objetivo de contribuir a dinamizar el sector productivo en el Guatemala, Honduras, El Salvador, creando oportunidades económicas que incentiven el arraigo poblacional a través de la reducción de la brecha de infraestructura y la inversión en sectores estratégicos, mediante la canalización de recursos públicos y privados. Los objetivos específicos son: (i) atraer inversión privada para financiar la brecha de infraestructura; (ii) creación de empleo; y (iii) modernizar y expandir infraestructura productiva y sostenible para fortalecer la integración regional. Para el CCLIP ya se publicó y una Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales Estratégicas (EIASE).

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

De acuerdo con la Política OP-703 del BID, la Operación GU-L1170 ha sido clasificada como Categoría "A" debido a la posibilidad de impactos ambientales y sociales negativos significativos a corto y a largo plazo, especialmente desplazamiento físico y/o económico, para los cuales se desarrollarán medidas de mitigación efectivas. La CCLIP se clasifica como B.13.

Para cumplir con los requisitos de las Directivas B.5 y B.6 de la OP-703, como parte de la preparación se deberá realizar:

- Para la operación: una Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), incluyendo un Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de Vida (PR).
- Llevar a cabo dos rondas de consultas significativas y socioculturalmente adecuadas con la población afectada y otras partes interesadas.

Para el CCLIP se publicó un Estudio de Impactos Ambiental y Social Estratégico (EIASE).

EIAS/PGAS operación

Se cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental elaborado por la empresa a cargo del diseño técnico de la carretera El Rancho-Mayuelas, el cual deberá ser complementado con análisis adicionales para cumplir con los requisitos de las políticas del Banco. El EIAS/PGAS incluirá como mínimo:

- Aspectos ESHS durante la construcción (ver el párrafo anterior para los impactos y riesgos asociados con las obras de construcción) y sus medidas de mitigación (administradas a través de planes específicos).
- Aspectos ESHS durante la operación (ver el párrafo anterior para los impactos y riesgos asociados con las operaciones) y sus medidas de mitigación (administradas a través de planes específicos).
- Evaluación de los posibles impactos a las áreas protegidas y biodiversidad (y corredores de biodiversidad), y elaboración de medidas de mitigación específicas y de un plan de gestión de la biodiversidad.
- Evaluación de los impactos asociados a recursos arqueológicos y definición de medidas de mitigación específicas.
- Evaluación de presencia de pueblos indígenas y afrodescendientes en el área de influencia directa del proyecto y, de identificarse, análisis sociocultural de estos pueblos.
- Análisis de riesgo de desastres y plan de contingencia
- Evaluación de los impactos indirectos y acumulativos, e impactos de las instalaciones asociadas (bancos de préstamo, canteras, etc.), posibles impactos asociados con la sección futura de la carretera para conectar a Puerto Barrios, y en general impactos indirectos y acumulativos en el área de influencia directa e indirecta del Proyecto.
- Plan de consultas con las partes interesadas
- Plan de participación para la fase de implementación del proyecto, incluyendo un mecanismo de quejas y reclamos
- Sistema de monitoreo socioambiental del proyecto
- Análisis de capacidades de la DGC para la gestión socioambiental del proyecto y, de ser necesario, plan de fortalecimiento de capacidades

Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de Vida

La DGC ha hecho el levantamiento catastral de todos los predios afectados por el derecho de vía de la carretera y ha identificado a los propietarios/ocupantes de cada predio. Sin embargo, no ha identificado si el predio contiene viviendas, negocios y/o infraestructuras privadas o sociales y si en él se desarrollan actividades agrícolas, ganaderas u algún otro tipo de actividad económica, por lo cual se desconoce si, además del desplazamiento económico, el proyecto provocará desplazamiento físico de viviendas. Tampoco se ha realizado el censo socioeconómico de afectados, ni se han definido criterios de elegibilidad y opciones de compensación

Para llenar estos vacíos, se contratará una empresa consultora que desarrolle el estudio socioeconómico y de vulnerabilidad de una muestra representativa de afectados por desplazamiento físico y/o económico y proponga un Plan de Reasentamiento y Restauración de Medio de Vida conforme con los requisitos de la OP-710 y la normativa nacional.

Consultas

Al ser una operación de categoría A, durante la fase de preparación se requiere un mínimo de dos rondas de consultas significativas con las partes interesadas, con énfasis en los afectados por reasentamiento y/o desplazamiento económico. De acuerdo con la Directiva B.6 de la OP-703, el objetivo principal de las consultas será informar, recopilar comentarios y ajustar el EIAS, PGAS, PR, y todos los planes correspondientes

La situación de emergencia sanitaria impide desarrollar el proceso de consulta de la manera habitual, mediante grupos focales y reuniones públicas. Se deberá por tanto buscar medios alternativos de consulta que no impliquen reuniones ni contacto directo personal.

Acceso a la información

Las versiones publicables de los documentos EIAS, PGAS, PR y planes correspondientes deberán estar listas para revisión y divulgación pública a través del Prestatario y la página web del BID antes de la misión de análisis. Por ser un proyecto de categoría A, es importante que la EIAS esté publicada 120 días antes de la fecha del Directorio.

Cronograma

Para garantizar que todos los planes necesarios estén listos antes de misión de análisis, se deberá contratar a las empresas consultoras lo más pronto posible (a más tardar a comienzos de agosto 2020). El equipo deberá incluir expertos ambientales, sociales, en reasentamiento, biodiversidad y recursos arqueológicos.

Tabla: Evaluaciones ESHS – Cronograma y recursos tentativos

Documentos ESHS	Etapas actual de desarrollo – Brechas a cubrir	Proximas etapas
EIAS y PGAS	La DGC cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental	Contratar consultor que verifique el cumplimiento del EIA con las políticas del BID y lo actualice y/o complemente
PR	La DGC ha hecho el levantamiento catastral de los predios afectadas por las obras.	Contratar empresa consultora con experiencia en la elaboración de planes de reasentamiento según los requisitos del BID u otros organismos multilaterales.
Consultas		Por definir

Oportunidades para adicionalidad del BID

No se han identificado oportunidades de adicionalidad. Durante la preparación se seguirá buscando.

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

Ver Tabla Adjunta.

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

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Sí	La operación deberá cumplir con los contenidos de la regulación ambiental y social de Guatemala.	Los estudios socioambientales detallarán el marco regulatorio ambiental y social aplicable al proyecto.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Sí	La operación se clasificó Cat. A	Esta categorización será revisada en función de los impactos identificados por los estudios ambientales y sociales.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Sí	Durante el proceso de debida diligencia se evaluará si el Prestatario tiene capacidad suficiente para manejar los aspectos socioambientales del proyecto.	La EIAS evaluará la capacidad de la DGC para la gestión socioambiental del proyecto y propondrá medidas para su fortalecimiento, de ser necesario (i.e. evaluación y gestión del riesgo, implementación de medidas de mitigación, asegurar suficiente personal y recursos, monitoreo, etc.)
	Sí	La operación tendrá instalaciones asociadas como canteras, bancos de préstamo, áreas de almacenamiento, etc.	Los impactos relacionados con las instalaciones asociadas se evaluarán en el EIAS y PGAS.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Sí	Al ser categoría A, el Banco requiere que se prepare una EIAS y su respectivo PGAS para la operación.	Se contratará una firma consultora para apoyar al Prestatario a desarrollar el EIAS/PGAS, PR y todos los planes mencionados con anterioridad a satisfacción del BID.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia)	Sí	<p>Evaluación de posibles impactos por reasentamiento físico, desplazamiento económico permanente y/o temporal y adquisición de tierras, y elaboración del correspondiente Marco y Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de vida</p> <p>Evaluación de otros posibles impactos sociales como parte de la EIAS e inclusión en el PGAS de los planes de mitigación correspondientes.</p>	Elaboración de Marco y Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de vida, de acuerdo con los requisitos de la OP-703 y OP-710.

B.6 Consultas	Sí	Por ser una operación de cat. A se requieren dos rondas de consultas significativas durante la preparación de la operación, incluyendo consultas específicas sobre el plan de reasentamiento y restauración de medios de vida.	El PGAS incluirán un Plan de Consultas, Plan de Relacionamento para la fase de ejecución del proyecto, y un mecanismo de quejas. El PR definirá un mecanismo de consultas con las personas directamente afectadas por el desplazamiento físico/económico. El BID evaluará el proceso de consultas para asegurar el cumplimiento con los requisitos de esta Directiva y la OP-710.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Sí	Se supervisará la operación para monitorear el cumplimiento de los lineamientos y requisitos acordados en el Contrato de Préstamo y PGAS	El BID verificará que los costos y responsabilidades para la supervisión del proyecto estén definidos correctamente.
B.8 Impactos Transfronterizos	No	El proyecto se desarrolla totalmente dentro del territorio nacional.	N/A
B.9 Hábitats Naturales	Sí	No se espera que la operación afecte hábitats naturales críticos, sin embargo, el Proyecto podría afectar a la biodiversidad.	Durante la preparación, se evaluarán la línea base y los impactos en los hábitats naturales locales y se prepararán medidas específicas (i.e. plan de rescate de flora y fauna, etc.).
B.9 Especies Invasoras	No	La operación no introducirá especies invasoras.	N/A
B.9 Sitios Culturales	Sí	No se espera que la operación provoque impactos sobre sitios culturales. Sin embargo, dada la riqueza arqueológica del país podrían darse hallazgos fortuitos durante las obras	El EIAS analizará la posible afectación a sitios culturales y el potencial de hallazgos arqueológicos. El PGAS incluirán, de ser el caso, medidas de prevención/mitigaciones específicas y un protocolo de hallazgos arqueológicos fortuitos.
B.10 Materiales Peligrosos	Sí	Los trabajos de construcción incluirán el uso y la generación de materiales peligrosos.	Se establecerán procedimientos específicos en el PGAS tanto para la construcción como para la operación, que contendrán procedimientos para la gestión de materiales peligrosos y el Plan de gestión de desechos, incluidos los desechos peligrosos.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Si	La operación generará impactos ambientales.	El Prestatario incluirá en el PGAS medidas y procedimientos específicos tanto para la construcción como para las operaciones para la prevención y reducción de la contaminación.
B.12 Proyectos en Construcción	No	NA	NA

B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	NA	NA
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No	NA	NA
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No	NA	NA
B.16 Sistemas Nacionales	No	NA	NA
B.17 Adquisiciones	Si	Los requisitos ESHS deben incluirse en los contratos de las empresas de construcción.	Se incluirán en el Contrato de Préstamo requerimientos para asegurar que los requisitos ESHS están incluido en los contratos de las empresas de construcción.
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	No	No se espera que la operación exacerbe los riesgos de desastres naturales, ya que las obras de mejora mejorarán el drenaje y la estabilidad general de los taludes.	N/A
A.2 Gestión de contingencia	Si	Las actividades de gestión del riesgo de desastres deben incluirse en el PGAS	El Prestatario incluirá en el PGAS un plan de gestión de emergencia.
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario			
Minimización del Reasentamiento	Sí	El diseño técnico final de la vía El Rancho-Mayuelas ha ido precedido de un análisis de alternativas para minimizar los impactos ambientales y sociales de las obras, especialmente la necesidad de reasentamiento físico.	El PR detallará las alternativas analizadas para minimizar el número de reasentamientos. El Marco de Reasentamiento (MR) incluido en el
Consultas del Plan de Reasentamiento	Sí	Se deberá realizar consultas con todas las personas afectadas de acuerdo con la OP 703 y OP 710 del BID	El PR incluirá un plan de consultas con las personas afectadas y otras partes interesadas. Como se ha mencionado, dada la situación de emergencia sanitaria, no se podrán realizar consultas públicas presenciales.
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	Sí	El PR deberá incluir un análisis de vulnerabilidad y riesgo de empobrecimiento de las personas afectadas por el desplazamiento físico y/o económico.	El PR incluirá un análisis de vulnerabilidad y riesgo de empobrecimiento y definirá medidas para manejar y mitigar dicho riesgo en cumplimiento de la OP- 703 y OP-710

Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	Sí	Cuando el desplazamiento sea inevitable, se deberá preparar un PR que asegure que las personas serán indemnizadas y rehabilitadas de manera equitativa y adecuada	Se preparará un PR para el tramo El Rancho-Mayuelas conforme con los requisitos de la OP-710.
Requerimiento de Programa de Restauración de Medios de Vida	Sí	El levantamiento catastral realizado por la DGC identifica 310 predios afectados por las obras, pero no identifica el tipo de afectación. Por tanto, se desconoce en estos momentos si el proyecto provocará, además de desplazamiento económico, también desplazamiento físico. En cualquier caso, se preparará un plan, denominado inicialmente Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de Vida, que deberá cubrir tanto afectaciones por desplazamiento económico como por potencial desplazamiento físico.	El PR considerara impactos y medidas de mitigación vinculadas tanto al desplazamiento físico como económico
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	Por determinar	Según la información disponible, no hay presencia de pueblos indígenas en el área de influencia directa del proyecto. No obstante, es probable que hay familias indígenas afectadas por las obras.	El censo socioeconómico de afectados por el reasentamiento incluirá información sobre pertenencia étnica. En caso de hallarse familias indígenas afectadas, se deberá obtener su consentimiento.
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	Por determinar	Según la información preliminar, no hay presencia significativa de población indígena en el área del proyecto. Esta información deberá ser corroborada durante la debida diligencia	La EIAS analizará la presencia de pueblos indígenas en el área de influencia del proyecto. En caso de identificarse (no se anticipa) se deberá elaborar un Análisis Sociocultural y, de ser el caso, llegar a acuerdos con los pueblos afectados y preparar un Plan de Pueblos Indígenas.

Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada	Por determinar	De identificarse la presencia de pueblos indígenas en el área del proyecto se deberán llevar a cabo negociaciones de buena fe con los pueblos afectados y documentar los acuerdos	De ser necesario, el Plan de Consultas incluirá requerimientos para llevar a cabo procesos de consulta y negociación socioculturalmente adecuados
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	Por determinar	Si la EIAS identifica impactos negativos significativos sobre pueblos indígenas, se deberán lograr acuerdos con estos pueblos. Según la información disponible, no se anticipan estos impactos.	De ser necesario por la magnitud de los impactos adversos, se requerirá el acuerdo de los pueblos indígenas afectados.
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	Por determinar	En caso de identificarse la presencia de pueblos indígenas afectados por el proyecto, se requerirá un Plan de Pueblos Indígenas con acciones dirigidas a mitigar/compensar los impactos negativos y promover beneficios.	De ser necesario, el PGAS del proyecto incluirá un Plan de Pueblos Indígenas
Cuestiones Discriminatorias	N/A	No se prevé exclusión de acceso a los beneficios del proyecto por razones étnicas	N/A
Impactos Transfronterizos	N/A	N/A	N/A
Pueblos Indígenas Aislados	N/A	N/A	N/A
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Sí	Identificación de medidas para promover la participación equitativa de mujeres y hombres en los procesos de consulta y el acceso a los beneficios del proyecto	La EIAS analizará la existencia de barreras directas o indirectas que puedan limitar la participación de las mujeres en los procesos de consulta y, de ser necesario, propondrá medidas para promover una participación equitativa. Los informes de consulta deberán dar cuenta de las medidas tomadas para promoverla y desagregar la información por género.
Aplicación del análisis de riesgo y salvaguardias.	Sí	Dada la situación de desigualdad de género prevalente en el país, especialmente en las zonas rurales, existe un riesgo de impactos negativos sobre los derechos de propiedad de las	La EIAS analizará riesgos de exclusión o impactos adversos por razones de género y, en caso de identificarlos, definirá medidas de mitigación acordes.

		mujeres y de acceso inequitativo a las medidas de compensación por reasentamiento físico y/o desplazamiento económico	El PR incluirá un censo socioeconómico con datos desagregados por género, definirá criterios de vulnerabilidad que tengan en cuenta las desigualdades de género y establecerá medidas de compensación justas y equitativas.
OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envió documentos al Directorio	Sí	Requerimiento del Banco para la divulgación de los estudios socioambientales antes de la misión de análisis. El EIASE se publicó en el sitio web del BID.	Las versiones publicables de la EIAS, PGAS, PR, deberán estar disponible en el sitio externo del BID antes de la misión de análisis. Las consultas significativas y socioculturalmente apropiadas se llevarán a cabo antes de OPC.
Disposiciones para Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante Implementación del Proyecto	Si	En caso de que durante la fase de ejecución del Programa se entreguen nuevos documentos ambientales y sociales relevantes, también se pondrán a disposición del público.	Esto se incluirá como condiciones específicas del Acuerdo de Préstamo.

Anexo 1: Libramiento



CA-9 actual a su paso por El Rancho



Libramiento propuesto en la CA-9 a su paso por El Rancho

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estrategia del BID con Guatemala 2017 - 2020	La estrategia del Banco con el país se focaliza en tres objetivos: (i) mejora de la gestión pública y la transparencia; (ii) reducción de la pobreza y la desigualdad; y (iii) desarrollo del sector privado.	Diciembre 2017	Enlace al documento
Estudios técnicos	Informe ejecutivo – Proyecto rehabilitación y ampliación de la carretera CA-9 Norte Tramo: El Rancho – Mayuelas Km 84+450 Aldea El Rancho, San Cristóbal Acasaguastlán, El Progreso; hasta el km 165+200 Aldea Mayuelas, Gualán, Zacapa	Noviembre 2017	Enlace al documento
	Construcción de la carretera CA-9 Norte, Tramo Sanarte – El Rancho	Noviembre 2017	Enlace al documento
Complementación de estudios técnicos y socioambientales	Actualización de la evaluación económica y financiera	A contratar	
	Con base en el IGAS se realizará la actualización del Estudio de Impacto Ambiental (EIA)	A contratar	

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).