

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PANAMÁ

**APOYO AL DESARROLLO DE LA LOGÍSTICA Y LA CONECTIVIDAD TERRITORIAL DE LA
REGIÓN OCCIDENTAL DE PANAMÁ**

(PN-L1147)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Manuel Rodríguez, Jefe de Equipo (TSP/CCO); Ana María Pinto, Jefe de Equipo Alterno (INE/TSP); Edgar Zamora, Laureen Montes y Daniel Cabrera (INE/TSP); Sergio Deambrosi y Alejandra Caldo (TSP/CPN); Carmen Albertos (SCL/GDI); José Luis de la Bastida y Pilar Larreamendy (VPS/ESG); Sandra López (CSD/CCS); Ignacio Barragán (LEG/SGO); y Ezequiel Cambiasso y David Ochoa (FMP/CPN).

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

PERFIL DE PROYECTO

PANAMÁ

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto:	Apoyo al Desarrollo de la Conectividad Territorial de la Región Central y Occidental de Panamá	
Número de Proyecto:	PN-L1147	
Equipo de Proyecto:	Manuel Rodríguez, Jefe de Equipo (TSP/CCO); Ana María Pinto, Jefe de Equipo Alterno (INE/TSP); Edgar Zamora, Laureen Montes y Daniel Cabrera (INE/TSP); Sergio Deambrosi y Alejandra Caldo (TSP/CPN); Carmen Albertos (SCL/GDI); José Luis de la Bastida y Pilar Larreamendy (VPS/ESG); Sandra López (CSD/CCS); Ignacio Barragán (LEG/SGO); y Ezequiel Cambiasso y David Ochoa (FMP/CPN).	
Prestatario:	República de Panamá	
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas	
Plan Financiero:	BID (CO):	Hasta US\$75.000.000
Salvaguardias:	Políticas identificadas:	OP-102; OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.17); OP-704; OP-765; y OP-761.
	Clasificación:	A

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto general.** Durante el período 2011-2016, la economía panameña creció en promedio 7,4%¹, liderada por el sector logística y transporte con una participación del 24% del Producto Interno Bruto², mientras que el sector agropecuario cayó significativamente³. Por otra parte, la pobreza relativa se redujo 4,6%⁴ (2011-2015), aunque persisten altos índices en la población rural (45,5%) e indígena (84,6%).
- 2.2 **Conectividad regional.** Una adecuada infraestructura representa uno de los desafíos para la conectividad regional de Panamá, y tiene un impacto en la productividad⁵ y acceso a servicios básicos. Según el Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLog) 2014-2024 y la Estrategia Logística Nacional 2030⁶, entre las regiones de mayor potencial agropecuario, turístico y de interconexión se identifican: (i) la occidental con el área productiva de Chiriquí; y (ii) la central con el área productiva y turística de Veraguas ([Anexo técnico](#)). Estas regiones están

¹ Instituto Nacional de Estadística y Censo, 2017.

² [PNLog 2014-2024](#).

³ Exportaciones agrícolas se redujeron 52% (2007-2012).

⁴ Ministerio de Economía y Finanzas (2015).

⁵ [CEPAL](#), 2014.

⁶ [Gabinete Logístico](#) (2017).

vinculadas por los corredores de prioridad logística (§2.4) y vías secundarias (§2.5) y terciarias que conectan los principales activos logísticos y centros de producción y consumo (§2.6).

Figura 1. Plan Nacional de Logística de Cargas



Fuente: Plan Nacional de Logística de Cargas – PNLog Panamá, 2014-2024

- 2.3 **Infraestructura vial.** Panamá⁷ tiene una densidad vial superior al promedio de América Latina⁸ con grandes inversiones en los últimos años⁹, sin embargo, el 46% de las vías secundarias y terciarias están en mal estado y el 36% en estado regular, lo cual se puede asociar con los índices de siniestralidad vial¹⁰. Esta situación se ve afectada por la insuficiente asignación de recursos para el mantenimiento de la red¹¹, a cargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP), y su limitada capacidad para la planificación y gestión de los activos viales. Asimismo, el incremento de los desastres naturales y la no adaptación de la infraestructura a los efectos del Cambio Climático (CC)¹² han incidido en el deterioro de la red vial.
- 2.4 **La vía panamericana** se constituye como el eje central del transporte nacional e internacional, concentrando más del 85% de la carga hacia Centroamérica¹³. Aunque está en buen estado de mantenimiento, requiere de intervenciones en puntos singulares (puentes) en la provincia de Chiriquí, (§2.3) dada la vulnerabilidad¹⁴ de la infraestructura.
- 2.5 **Red vial en la provincia de Veraguas.** La estructura económica de Veraguas se basa en el sector agropecuario¹⁵ y en potencial turístico¹⁶ (distrito de Mariato). Su red vial cuenta con 3.462 km¹⁷ (21,8% del total nacional). El 87% son

⁷ Red vial interurbana: 15.902 km: vías primarias (9%; 1.478 km); vías secundarias (18%; 2.863 km); vías terciarias (73%; 11.561 km).

⁸ Panamá (27km/100km²); América Latina (22km/100km²). CEPAL, 2014.

⁹ [MOP, 2017](#).

¹⁰ En 2016: 46.972 siniestros de tránsito y 440 fallecidos. Panamá, Chiriquí y Veraguas concentran las mayores tasas.

¹¹ Nota de política transporte y logística (BID-2014) y PEG 2015-2019.

¹² Chiriquí y Veraguas son zonas de mayor vulnerabilidad a inundaciones. Plan Nacional de Gestión de Riesgo de Desastres 2011-2015.

¹³ PNLog 2014-2024.

¹⁴ En 2011, un evento de lluvia produjo el colapso del puente sobre el Río Chico (sentido David – Paso Canoas) en la vía Panamericana, reconstruido en 2013 con apoyo del Banco (1785/OC-PN-1) ([ver video](#)).

¹⁵ Concentra 21% de la producción de arroz y 17% de las existencias de ganado del país (INEC, 2016).

¹⁶ Zona Turística de Interés Nacional (Consejo de Gabinete, 2010).

¹⁷ Red terciaria (84,2%) y secundaria (10,1%).

caminos de tierra revestidos o con algún tipo de tratamiento superficial; en su mayoría (94%) se encuentran en estado regular y malo, sin adecuados estándares de seguridad vial.

- 2.6 **Caminos rurales en la comarca Ngäbe-Buglé¹⁸.** Las asimetrías en la cobertura y calidad de la infraestructura de transporte son particularmente mayores para las comarcas indígenas¹⁹ con altas tasas de pobreza general (93,4%) y extrema (91,5%). La deficiente cobertura de servicios básicos e infraestructura resulta en largos tiempos de viaje y elevados costos del servicio de transporte por el mal estado de las vías. Por ejemplo, el acceso a servicios de salud está limitado por largas distancias²⁰ y su limitada oferta de servicios de transporte, lo que a su vez, impacta los índices de mortalidad materna e infantil²¹ (§2.10) ([Anexo técnico](#)).
- 2.7 **Problemática identificada.** La baja calidad de la infraestructura vial (§2.4, §2.5 y §2.6) reduce la oferta de servicios de transporte, incrementa los tiempos de viaje y costos de operación, y limita la conectividad y accesibilidad de la población a bienes y servicios básicos, influyendo en los índices de pobreza y afectando la productividad del sector agropecuario²². Adicionalmente, el efecto de desastres naturales condiciona la disponibilidad de la infraestructura en puntos críticos.
- 2.8 **Justificación.** El programa, a través de la construcción de infraestructura sobre el corredor panamericano (§2.4), la rehabilitación de vías secundarias en la provincia de Veraguas (§2.5) y la adecuación de caminos rurales en la comarca indígena Ngäbe-Buglé (§2.6), contribuirá a mejorar la productividad²³ en las regiones occidental y central del país y el acceso a servicios básicos de la población indígena (§2.13) ([Anexo técnico](#)). Las intervenciones planteadas (§2.15, §2.16) servirán como “pilotos” para reforzar la capacidad del MOP en la incorporación de estándares relacionados con: (i) prevención/mitigación de los efectos del CC (§2.2); (ii) mejora de la seguridad vial (§2.3); (iii) integración de la infraestructura al entorno sociocultural de las comunidades indígenas (§2.6); (iv) generación de lineamientos y buenas prácticas orientadas a la planificación (§2.16); y (v) ejecución de proyectos con este enfoque diferencial.
- 2.9 Este programa es consistente con las prioridades del Plan Estratégico de Gobierno 2015-2019, en cuanto a: (i) facilitar la accesibilidad a zonas productoras y turísticas en las regiones occidental y central, con inversiones en la red secundaria y terciaria²⁴; (ii) mejorar el acceso de las comarcas indígenas a servicios básicos; (iii) fortalecer los procesos de planificación y gestión vial del MOP; y (iv) incrementar la disponibilidad de vías ante el efecto de desastres naturales y CC. Además, se alinea y complementa las intervenciones

¹⁸ Plan DIPORP, 2013.

¹⁹ Red vial comarca Ngäbe-Buglé: 574 km. Caminos de tierra y revestidos (95%); estado regular (19,6%) y malo (75,4%).

²⁰ Tiempo promedio de acceso a instalaciones de salud: 40-120 minutos.

²¹ Mortalidad materna (defunciones/1000 nacidos vivos): comarca (34,5), nacional (1). Mortalidad infantil: comarca (43,4%), nacional (16,4%).

²² Mermas del 30% en productos perecederos transportados (CeComRo, 2017).

²³ Índice de productividad: Promedio Nacional (100); Chiriquí (58); Veraguas (32).

²⁴ Las inversiones en infraestructura se han concentrado en la Provincia de Panamá, recibiendo 66% de los recursos asignados al MOP (2014).

enmarcadas en el Plan Estratégico de Desarrollo Integral de la comarca Ngäbe-Buglé, 2014-2029, que establece entre sus objetivos prioritarios desarrollar y mejorar su red vial, interconectando con la red nacional El GdP ha invertido US\$172,9 millones en la construcción o rehabilitación de 36 km de carreteras, 207 km de caminos rurales y 22 puentes en la comarca.

- 2.10 Las inversiones para mejorar la calidad y conectividad de la infraestructura de transporte generan impactos positivos en materia económica y social. Fedderke y Bogetic (2009) concluyen que intervenciones en vías interurbanas reducen los costos y tiempos de viaje, los costos de operación y facilitan el acceso de productores a nuevos mercados. Asimismo, datos de África indican que 75% de la mortalidad perinatal rural está asociado al mal estado de la infraestructura de transporte de acceso a hospitales (Babinard y Roberts, 2006). Gibson y Rozelle (2003), concluyeron para Papua Nueva Guinea, que acortar el tiempo de viaje en dos horas reduce la pobreza general (5,7%) y extrema (10,9%).
- 2.11 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Estrategia de País en Panamá 2015-2019 (GN-2838), con el objetivo estratégico de profundizar los servicios logísticos, la eficiencia y la conectividad de la infraestructura productiva. También está alineado con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008), con los desafíos de desarrollo de: (i) productividad e innovación bajo el criterio de provisión de infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles; y (ii) pobreza y desigualdad bajo el criterio de pobreza relativa. El programa se alinea con las áreas transversales de: (i) CC y sostenibilidad ambiental, por contribuir a mejorar la resiliencia de la infraestructura vial frente a los eventos naturales y efectos del CC; y (ii) diversidad y género según el criterio de aumentar el acceso a servicios de infraestructura y servicios públicos de calidad. Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-4) con los indicadores de producto: kilómetros mejorados y/o rehabilitados y financiamiento climático.
- 2.12 El programa está alineado con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), contribuyendo con la primera dimensión de éxito enfocada en apoyar a la región a mejorar la cobertura, capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura. El programa contribuye a la primera dimensión de éxito del Marco Sectorial de CC (GN-2835-3) relacionada con aumentar la resiliencia de la infraestructura ante los riesgos de desastres y CC. Asimismo, el programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5), en su principio estratégico de planificar, construir y mantener infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo.
- 2.13 **Objetivo.** El objetivo del programa es contribuir a la mejora de la productividad y a la reducción de la pobreza en la zona central y occidental de Panamá, a través de la provisión de infraestructura y servicios de transporte seguros, confiables y accesibles, garantizando su disponibilidad para el acceso a servicios básicos y mercados. Los objetivos específicos son: (i) facilitar la conectividad de la infraestructura nacional; (ii) mejorar la accesibilidad de comarcas indígenas rurales a servicios públicos; (iii) incrementar la resiliencia de la infraestructura para enfrentar fenómenos naturales y los efectos del CC; y (iv) mejorar la capacidad de gestión del MOP. Lo anterior resultará en la disminución de los

costos generalizados de transporte, tiempos de acceso a servicios básicos y número de días intransitables por efectos del CC.

- 2.14 Para lograr estos objetivos, el programa se ha estructurado en estos componentes:
- 2.15 **Componente 1. Rehabilitación y/o mejoramiento de infraestructura vial (US\$70 millones).** Este componente financiará: (i) construcción del segundo puente sobre río Chico, sentido Paso Canoas - David (130 m) en la carretera Panamericana (¶2.4); (ii) rehabilitación de la vía existente entre Atalaya–Mariato–Quebró en la provincia de Veraguas (80 km); (iii) rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales del Distrito de Besikó, en la comarca indígena Ngäbe-Buglé (21 km), incluyendo la construcción de puentes. Las intervenciones previstas contemplan medidas de seguridad vial, adaptación a los efectos de desastres naturales y CC, y planes de manejo ambiental y social.
- 2.16 **Componente 2. Desarrollo de capacidades del MOP (US\$5 millones).** Este componente financiará herramientas de apoyo al MOP para la realización de inventarios, gestión y mantenimiento de sus activos viales; adquisición de software y equipos para la planificación y priorización de inversiones; sistemas de gestión documental; revisión y actualización de los manuales de procedimientos ambientales y sociales; estudios de preinversión de nuevos proyectos; y actividades de capacitación, administración y gestión del programa.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del sector.** El Banco ha venido apoyando al Gobierno de Panamá, a través de programas de reformas del sector transporte y logística²⁵, así como con inversiones para mejorar los pasos de fronteras y la infraestructura vial de Panamá²⁶. Asimismo, tiene experiencia en proyectos de mejora de caminos en pueblos indígenas²⁷.
- 3.2 **Modalidad.** Esta operación está siendo diseñada como un programa de obras específicas con un período de ejecución de cuatro años.
- 3.3 **Tipo de obras previstas.** Las intervenciones incluirán: (i) mejoras en el perfil y geometría de la vía; (ii) construcción/mejora de drenajes y medidas de seguridad vial, con atención a las travesías urbanas; y (iii) construcción de puentes o estructuras hidráulicas para garantizar el flujo vehicular en épocas de lluvia, incorporando elementos de diseño de adaptación al CC.

²⁵ Fase I-II (3486/OC-PN; 3675/OC-PN).

²⁶ Programa Multifase de Infraestructura Vial (PN-L1022); segunda fase (1785/OC-PN-1) en ejecución; y Programa de Integración Fronteriza (PN-L1107), en negociación.

²⁷ Mejoramiento de la Carretera Huánuco–Conococha (3881/OC-PE); Programa [FONCODES III](#), Perú (1421/OC-PE); construcción de 900 veredas en comunidades indígenas; Perafán et al. “Guías de Etnoingeniería”. BID (2005).

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Aspectos socioambientales.** La Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) clasifica esta operación como Categoría A, sujeta a confirmación según los riesgos e impactos (directos indirectos y acumulativos) que se identifiquen en la Evaluación Socio Cultural de la comarca Ngäbe-Buglé según la Política de Pueblos Indígenas (OP-765). Los posibles impactos negativos y riesgos socioambientales son mayormente localizados y de corto plazo, y las medidas de mitigación son viables y conocidas en el sector. No obstante, podrían generarse riesgos de impactos negativos sobre la población indígena. La evaluación de los aspectos socioambientales y la definición de las medidas de mitigación se realizarán a través de una Evaluación Ambiental y Social, incluyendo los respectivos procesos de consultas públicas. Al no tenerse diseños finales de los segmentos a ser rehabilitados, aún no es factible descartar potenciales situaciones de reasentamiento involuntario, desplazamiento económico o expropiaciones de terrenos. La operación tiene una calificación de riesgos de desastres “media”, ya que las obras pueden estar expuestas a eventos de deslizamientos e inundaciones por los ciclos prolongados de lluvias.
- 4.2 **Aspectos fiduciarios.** El MOP será el organismo ejecutor, a través de la Oficina Coordinadora de Programas, que contará con equipo técnico, legal y financiero. Esta oficina interactúa con las unidades operativas del Ministerio aprovechando la estructura institucional existente para los aspectos financieros, contrataciones y control interno. Del análisis preliminar no se identifican riesgos significativos en este ámbito.
- 4.3 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles para obras, bienes y servicios, efectuados por el prestatario desde la aprobación del Perfil de Proyecto, hasta la fecha de aprobación del préstamo, máximo por el 20% de su monto, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato.

V. OTROS TEMAS

- 5.1 Se revisará la viabilidad de incorporar una evaluación de impacto al programa.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 6.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación y aprobación por el Comité de Políticas Operativas (OPC) de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD), para el 18 de junio de 2018. Adicionalmente, se estiman recursos administrativos de preparación de US\$85.688; para consultorías (US\$65.000) y misiones (US\$20.688).

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		
PN-L1147 Support to the development of logistic and territorial connectivity of Panama's western region.		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
A	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
PANAMA		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	RURAL ROADS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
MANUEL RODRIGUEZ PORCEL	JOSE LUIS DE LA BASTIDA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$25,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
10 Oct 2017	josedb ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	21 Sep 2017	
QRR (Estimated)	27 Nov 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

Safeguard Policy Items Identified

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



Safeguard Policy Filter Report

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

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

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

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

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

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

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

B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy– OP-765)

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

B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation is designed specifically to address indigenous people's issues.

B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation will offer opportunities for indigenous people

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.



Safeguard Policy Filter Report

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.9 Natural Habitats and Cultural Sites

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

B.10. Hazardous Materials

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

B.11. Pollution Prevention and Abatement

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

B.17. Procurement

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

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. The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704) and this should be reflected in the Project Environmental and Social Strategy. A Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Next, please complete a Disaster Risk Classification along with Impact Classification. Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the (i) possibility of classification as adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult with INE/CCS adaptation group for guidance.

Additional Comments

[No additional comments]



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
PN-L1147 Support to the development of logistic and territorial connectivity of Panama's western region.		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
A	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
PANAMA		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	RURAL ROADS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
MANUEL RODRIGUEZ PORCEL	JOSE LUIS DE LA BASTIDA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$25,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
10 Oct 2017	josedb ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	21 Sep 2017	
QRR (Estimated)	27 Nov 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden 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

Moderate Greenhouse Gas Emissions are predicted.

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

Conversion or degradation of natural habitat causing minor to moderate impact on ecosystem services.



Safeguard Screening Form

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

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

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

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

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

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



Safeguard Screening Form

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

Potential to exclude [Indigenous Peoples](#) from Project benefits on discriminatory basis.

Mitigation Framework (specific)-consultation with Indigenous Peoples required: Where the Project or its context present potential for ethnically based discrimination against IPs, Project preparation should include an analysis of discriminatory factors (specific or as part of overall social assessment) and the Project should include information, dissemination, training and other corrective measures as appropriate aimed at overcoming linguistic and other barriers to afford indigenous workers, entrepreneurs, beneficiaries or contractors the same protection and access afforded to other groups and equal access to Project-generated resources and benefits (e.g. credit, employment, public services, etc.). The Mitigation Framework must address all the factors specifically. The Mitigation Framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Potential to introduce 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.

Potential to introduce unpaid work unevenly between men and women (volunteer work or community participation).

Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments: Where project has the potential to introduce unpaid work unevenly between men and women (volunteer work or community participation), project preparation and implementation should include specific analysis and consultation regarding these issues and the social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address them specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation.



Safeguard Screening Form

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

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

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

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

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

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

The project is located in an area prone to [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 might damage [critical cultural sites](#) and there are feasible alternatives

Critical Cultural Sites: Where a project may damage critical cultural sites and there are feasible alternatives, the borrower will seek alternative plans (design, location or other) that do not damage the critical cultural site.

Transport of [hazardous materials](#) (e.g. fuel) with [minor](#) to [moderate](#) potential to cause impacts on community health and safety.

Hazardous Materials Management: The borrower should be required develop a hazardous materials management plan; details of grievances and any independent health and safety audits undertaken during the year should also be provided. Compliance with the plan should be monitored and reported. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement etc). Consider requirements for independent audits if there are concerns about commitment of borrower or potential outstanding community concerns.

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	Apoyo al Desarrollo de la Conectividad Territorial de la Región Central y Occidental de Panamá
Número de la Operación	PN-L1147
Preparado por	<i>José Luis de la Bastida y Pilar Larreamendy – VPS/ESG</i>
Detalles de la Operación	
Sector del BID	TSP
Tipo de Operación	Préstamo de Obras Definidas
Clasificación de Impacto	Categoría A, sujeta a confirmación de acuerdo con la identificación de los riesgos e impactos (directos indirectos y acumulativos) como resultado de la Evaluación Socio Cultural en la comarca Ngäbe-Buglé, de acuerdo con la OP-765
Indicador de Riesgo Ambiental y Social	Substancial
Indicador de Riesgo de Desastres¹	Tipo 1 – Moderado
Prestatario	Ministerio de Obras Públicas - Panamá
Agencia Ejecutora	Ministerio de Obras Públicas - Panamá
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	US\$ 75 millones
Políticas/Directrices Asociadas	<i>OP-703: B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.17. OP-102, OP-704, OP-765, Y OP-761.</i>
Descripción de la Operación <i>(se recomienda no exceder las 400 palabras)</i>	
<p>El Programa de Apoyo al Desarrollo de la Conectividad Territorial de la Región Central y Occidental de Panamá (“el Programa”), contribuirá a la mejora de la productividad y a la reducción de la pobreza en la zona central y occidental de Panamá, través de la provisión de infraestructura y servicios de transporte adecuados, confiables y accesibles, permitiendo el acceso a servicios de salud, educación y mercados. Los objetivos específicos del programa son: (i) facilitar la conectividad de la infraestructura nacional, a través de la rehabilitación y/o mejoramiento de corredores viales y de caminos rurales; (ii) mejorar la accesibilidad de comarcas indígenas rurales con alta incidencia de pobreza a servicios públicos; (iii) incrementar la resiliencia de la infraestructura para enfrentar fenómenos naturales y los efectos del cambio climático; y (iv) mejorar la capacidad de gestión vial del MOP. Lo anterior resultará en la disminución de los costos generalizados de transporte y del número de días intransitables por efectos climáticos. Las obras de infraestructura a implementarse dentro de este Programa son:</p> <p>Segundo Puente sobre el Río Chico. Está ubicado sobre la vía Panamericana a 19 kilómetros (km) al oeste de la ciudad de David, capital de la provincia de Chiriquí. Aunque el puente aparentemente está estructuralmente en buen estado, corre el riesgo de ser afectado por las crecientes del río Chico, como sucedió con el primer puente, ubicado en el costado de aguas arriba, que colapso por problemas en su cimentación ocasionados por un fuerte temporal.</p>	

¹ La Clasificación de Riesgo de Desastres se aplica al Escenario de Riesgo Tipo 1 (cuando es probable que el proyecto esté expuesto a riesgos naturales debido a su ubicación geográfica).

Rehabilitación de la vía Atalaya – Mariato – Quebró (80 km) a pocos kilómetros de la ciudad Santiago de Veraguas, Provincia de Veraguas (sobre la Vía Panamericana), está completamente deteriorada, con grandes huecos producto de la combinación de alta pluviosidad y bajo o nulo mantenimiento, razón por la cual la transitabilidad es baja (velocidad promedio de 30 a 40 km/h dependiendo del tamaño del vehículo). Presenta largos tramos con huecos profundos por la acción combinada de la alta pluviosidad y bajo mantenimiento, y algunos otros tramos con alta rugosidad. La demarcación de los carriles y la señalización de la vía (cartelería) han desaparecido o se encuentra en mal estado por falta de mantenimiento. Los puentes y las alcantarillas son de buenas especificaciones y están en buen estado, aunque algunas de estas estructuras están invadidas de malezas. Por lo anterior, la vía requiere mejoramiento de la capa de rodadura en los sitios afectados (aprox. 85% de su longitud total), señalización horizontal y vertical, y mantenimiento de puentes y alcantarillas, en toda su longitud. *Figura 01.*

Caminos Rurales Distrito Besikó, Comarca Ngäbe-Buglé. Pavimentación de 21 kilómetros de vías en la comarca Ngäbe-Buglé, Distrito de Besikó, poblaciones de Cieneguita, Alto Potrero, Camarón Arriba y Lajero. La comarca Ngäbe-Buglé fue creada el 7 de marzo de 1997 como una división política especial en el territorio de la República de Panamá, y está conformada por tres grandes regiones extendidas sobre parte de la porción continental e insular de las provincias de Bocas del Toro, Chiriquí y Veraguas (ver Figura 5 – [Anexo técnico](#)). Estas regiones se dividen en distritos y corregimientos comarcales, cuya organización, administración y funcionamiento están sujetos al régimen especial establecido en la Ley No. 10, a la Carta Orgánica y a la Constitución Política. *Figura 02.*

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Los riesgos e impactos negativos ambientales y sociales asociados a la implementación de las obras de infraestructura propuesta en este programa podrían incluir:

Etapas de Rehabilitación/Construcción. Incremento a nivel local de emisiones de material particulado, NO_x, CO₂ y otros contaminantes por uso de maquinaria pesada, movimientos de suelo, e incremento temporal del tráfico. Aumento de niveles de ruido debido al funcionamiento de maquinaria/equipos pesados. Aumento de procesos erosivos por remoción y movimientos de suelo en toda la traza, y en sectores no estables se podría presentar deslizamientos de suelos, especialmente en épocas de lluvias. Contaminación permanente del suelo y del agua en aquellos sitios que sean seleccionados como áreas de préstamo para la disposición temporal de materiales y escombros, y sitios de disposición final de estos. Contaminación permanente del suelo y agua, y contaminación temporal del aire en lugares donde se instale plantas de asfalto y campamentos temporales de trabajadores. Contaminación del suelo por uso de maquinaria, generadores de energía y plantas de elaboración de mezclas, y cargas de combustibles y lubricantes.

Reordenamiento de flujos de tránsito que podrían generar desvíos temporales, interrupciones y cambios, principalmente del transporte público local. También, el riesgo de accidentes de tránsito se podría potencializar debido a la falta de señalización y medidas de seguridad en la vía. Afectación de las actividades cotidianas, económicas y productivas de la población donde se desarrollarán todas las obras del Programa, causando pérdidas económicas y disminución de ingresos diarios. Además, este tipo de molestias podrían generar protestas de la población y llevar a un rechazo y bloqueo de las actividades de construcción/rehabilitación de las vías. Interrupción temporal de servicios básicos generando malestar general sobre la población directamente afectada, principalmente si no se tiene un apropiado mecanismo de comunicación, como parte del proceso de Consulta Pública, que alerta a la población que esté preparada para este tipo de interrupciones temporales.

Específicamente, la pavimentación de los caminos existentes del trayecto dentro de la **comarca Ngäbe-Buglé**, representará un beneficio para la comunidad indígena asentada en esta área de intervención del Programa, por el mejoramiento substancial en la movilidad y acceso a servicios

básicos tales como salud y educación y mercados entre otros que conllevan la mejora de vías; no obstante, se requieren una serie de medidas para la adecuada mitigación de potenciales riesgos e impactos negativos socioambientales permanentes y/o temporales, directos e indirectos que pueden incluir, sin ser limitado, lo siguiente:

- (i) dificultades en el proceso de las negociaciones de buena fe para el logro de acuerdos consentidos con la comunidad y sus representantes;
- (ii) impactos socioculturales (tangibles e intangibles) producto del flujo de personas externas a la Comarca, incluyendo trabajadores, otros proveedores de servicios y visitantes;
- (iii) expectativas o/y demandas insatisfechas tales como, oportunidades laborales para locales; y respuestas a las demandas de implementación inmediata de servicios básicos (como es caso de agua potable y alcantarillado, energía, y transporte público) sin provisión al momento, en el área del Programa;
- (iv) impactos físicos y/o económicos producto del reasentamiento involuntario, tales como territorios, tierra, sembríos, árboles, accesos a terrenos o viviendas, estructuras privadas o/y públicas.

Adicionalmente, aunque el área de intervención que se tendrá dentro de la comarca Ngäbe-Buglé no se sobrepone sobre algún tipo de área natural declarada como protegida o sensible, el ecosistema de esta área presenta un grado de preservación considerable, pero al mismo tiempo bastante frágil, pudiendo representar el proyecto una amenaza a dicho ecosistema, si no se toman las medidas adecuadas durante esta etapa de construcción.

Etapa de Operación. Los riesgos e impactos que se podrían presentar durante la operación podrían estar relacionados: al aumento de tráfico debido a la implementación de diseños inadecuados; accidentes de tránsito/peatonales debido a la falta de señalización adecuada y educación vial; deterioro de la carpeta asfáltica y superficie de las vías en general debido a un inadecuado programa de mantenimiento preventivo de vías; inundaciones durante la época de lluvias debido a la falta de mantenimiento de los sistemas de drenaje y alcantarillado; y deslizamientos de tierra debido al uso de inadecuadas técnicas de estabilización de taludes, principalmente en áreas expuestas a riesgos de fallas geológicas, si fuese el caso. También podría presentarse un riesgo relacionado al aumento del valor de la tierra debido al mejoramiento de las vías lo cual podría generar una presión de cambio de uso de suelo sobre la comarca indígena, principalmente.

Aunque no se tienen los diseños finales de las obras, se podrían esperar situaciones de reasentamiento involuntario, expropiaciones parciales y totales en todas las tres obras propuestas. De esta manera, se deberán elaborar los correspondientes planes de reasentamiento involuntario, siguiendo los lineamientos de la Política de Reasentamiento Involuntario – OP-710. No se han identificado situaciones de impacto económico sobre negocios o desplazamientos económicos que podrían generarse por implementación de las obras; no obstante, la evaluación ambiental y social del Programa confirmará la presencia o no, de este tipo de impacto.

Las obras del Programa no se ubicarán dentro de áreas protegidas naturales y/o áreas naturales críticas. No obstante, como se mencionó anteriormente, el área de la comarca Ngäbe-Buglé donde se intervendrá con las obras pertenece a un ecosistema con un grado de conservación moderado; y dentro del Plan Estratégico de Desarrollo Integral de la comarca Ngäbe-Buglé (PEDCNB), *el segundo de sus ejes, se basa en una estrategia de desarrollo ambiental y productiva acorde a la cosmovisión de las poblaciones indígenas que habitan la comarca a través de los cual se pretende demostrar que es posible hacer un uso más eficiente y racional de los recursos naturales, sin deteriorar el medio ambiente.*

En lo relacionado a riesgos e impactos sobre género, la operación representa una buena oportunidad para buscar alternativa que puedan generar participación activa de mujeres durante la etapa de construcción y operación; no obstante, si no se toman medidas e iniciativas pertinentes que puedan generar impactos positivos, especialmente para grupos vulnerables de mujeres dentro de la comarca, esta operación podría generar algún riesgo o impacto negativo sobre género.

En lo referente a la capacidad institucional del Ministerio de Obras Públicas (MOP) para el manejo de los aspectos ambientales y sociales, se ha podido constatar hasta el momento que esta institución no cuenta con un equipo sólido de profesionales tanto en las áreas ambientales como sociales para implementar y monitorear medidas de mitigación en sus operaciones. Tampoco se han identificado sistemas de gestión ambiental y social que permitan tener una gestión integral de los aspectos socioambientales. Otra debilidad del MOP, es el desconocimiento de la implementación del PEDCNB que es un mecanismo para promover la integración de obras viales dentro de la comarca siguiendo un modelo de desarrollo sostenible enfocado en las características sociocultural de la comarca; por ejemplo, tener una tipología de obras viales siguiendo lineamientos de “etnoingeniería”. La evaluación de la capacidad institucional para la gestión socioambiental del Programa para identificar los vacíos y las medidas de fortalecimiento será parte de la Evaluación Ambiental y Social (EAS) requerida para la operación.

Los potenciales riesgos de desastres a los que podrían estar expuestas las obras del Programa, vías, obras de drenaje y puentes son de un nivel mediano (Tipo 2) y podrían estar relacionados principalmente a eventos de lluvias prolongadas, las cuales son comunes en el área del Programa, teniendo como consecuencia riesgos de deslizamientos de tierra. También podría existir un riesgo, en menor grado, relacionado con eventos sísmicos.

Finalmente, la EAS para el Programa identificará y confirmará el nivel de otros riesgos e impactos negativos ambientales y sociales que no han sido identificados hasta este momento.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

Considerando que esta es una operación de obras definidas, se deberá elaborar una Evaluación Ambiental y Social (EAS) con el objetivo de evaluar los aspectos socioambientales de todos los proyectos del Programa. Además, otro de los objetivos de la EAS será el de revisar y evaluar todas las evaluaciones ambientales y sociales (estudios de impacto ambiental, fichas ambientales, reportes ambientales, y demás información secundaria disponible etc.) de cada uno de los proyectos. Esto con el fin de identificar todos los vacíos y debilidades de la normativa local ambiental, social y de seguridad y salud ocupacional, y de esta manera reforzar estas debilidades complementando con buenas prácticas y estándares internacionales en el sector de transporte, y aquellas que aplican a proyectos a desarrollarse en áreas de comunidades indígenas. La EAS proveerá todos los insumos necesarios para la estrategia de intervención, consultas, participación y la definición para la viabilidad sociocultural requerida en la operación.

Adicionalmente, la EAS incorporará el respectivo Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para cada una de las obras del Programa. El PGAS considerará la normativa panameña y las políticas ambientales y sociales del Banco. El PGAS será un instrumento clave que permitirá identificar las acciones más pertinentes para mitigar, controlar y evitar riesgos e impactos negativos socioambientales que puedan generarse durante las etapas de construcción y operación. También el PGAS incluirán las partes responsables, tiempo de ejecución de las medidas, y el presupuesto de implementación de las mismas. El Programa definirá planes y programas del mejoramiento de seguridad vial, los cuales incluirán todo lo relacionado a una adecuada señalización de las vías e implementación para disminuir accidentes de tránsito en las vías.

El calendario para el Proceso de Consultas incluirá dos instancias bien definidas: la primera instancia de consulta pública y otras consultas personalizadas que se llevarán a cabo conociendo los diseños

de las obras de infraestructura del Programa y la EAS del Programa, incluyendo el PGAS; este proceso deberá ser finalizado antes de realizar la Misión de Análisis; al finalizar este primer proceso, se deberá incluir las recomendaciones y observaciones de la comunidad que se haya levantado en la EAS y demás consultas realizadas con socios (*stakeholders*) claves. Durante la segunda instancia de consulta pública, se confirmará a la comunidad la inclusión de sus recomendaciones y los cambios dentro del diseño de las obras si fuese el caso; además, durante este segundo proceso, y específicamente con la comunidad de la Comarca Ngäbe-Buglé se obtendrá mediante negociaciones de Buena Fe o acuerdos, que confirmen el *Consentimiento* libre, previo e informado, para la implementación de las obras; este segundo proceso deberá culminar antes de que la operación sea distribuida al OPC (*Operational Policy Committee*, por sus siglas en inglés). Las Consultas con pueblos indígenas se harán en un proceso socioculturalmente apropiado y en teniendo en cuenta a los impactos potenciales identificados.

La EAS incluirá una Evaluación Sociocultural de la Comarca Ngäbe-Buglé. Esta evaluación seguirá los lineamientos recomendados en la Política Sobre Pueblos Indígenas – OP-765 y aquellos definidos en la Política de Reasentamiento Involuntario – OP-710 para pueblos indígenas mediante una metodología que identificará, analizará, y evaluará los impactos, y consecuencias socioculturales del Programa sobre la de vida de las comunidades afectadas que toma en cuenta sus opiniones y percepciones. Este proceso debe abarcar todos los efectos sobre la Comarca que podrían afectar la viabilidad sociocultural del Programa. También, se incluirá un análisis de *stakeholders* de la Comarca y de las partes interesadas del Programa, y se propondrá una estrategia de consulta, que asegure la participación de mujeres, personas de la tercera edad, jóvenes, y personas con discapacidad. También se deberá incluir los mecanismos de comunicación continua entre el Organismo Ejecutor y las comunidades durante la etapa de operación. De igual forma, la ejecución se coordinará con el Departamento de Género y Diversidad del Banco (GDI); el Banco Mundial y sus recomendaciones del PEDCNB; y los organismos nacionales encargados de la implementación del PEDCNB, incluyendo el Viceministerio de Pueblos Indígenas.

Los proyectos que son parte del Programa podrían presentar algún tipo de situación de reasentamiento involuntario, expropiación parcial, y expropiación total. Por lo tanto, se deberán elaborar los respectivos planes de reasentamiento involuntario siguiendo la OP-710, incluyendo el respectivo análisis de vulnerabilidad y alternativas de compensaciones. Además, el plan de reasentamiento involuntario para las obras dentro de la Comarca Ngäbe-Buglé considerará la Evaluación Sociocultural, principalmente lo relacionado a tenencia de tierra, para su elaboración.

A continuación, se describen los elementos principales de la estrategia:

- (i). Verificar y constatar que el Programa está en cumplimiento con la Política de Salvaguardias Ambientales del Banco (OP-703), Política de Acceso a la Información (OP-102), Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales (OP-704), Política de Pueblos Indígenas (OP-765), y Política sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761);
- (ii). Verificar la publicación tanto de la EAS como del PGAS en las páginas de internet del Banco y Organismo Ejecutor antes de realizar al Misión de Análisis;
- (iii). Evaluación del PGAS para las obras del Programa para verificar que el mismo incluya todas las medidas de mitigación, control y prevención, así como también verificar quienes serán los responsables de implementar dichas medidas, y confirmar el costo de implementación de estas acciones;
- (iv). Verificar que se incluya las medidas pertinentes en lo relacionado a la parte de seguridad y salud ocupacional para los trabajadores y la comunidad en general tanto para la etapa de construcción como de operación de los proyectos del Programa;

<ul style="list-style-type: none"> (v). Verificación del proceso de consulta. Debido a que esta Operación es Categoría A, se requiere por lo menos dos procesos de consulta pública a ser realizado bajo condiciones lingüísticas y culturales propias de la zona. Verificar y documentar procesos de consulta ya realizados para las obras del Programa, incluyendo mujeres, jóvenes, personas de tercera edad y discapacitadas, entre otros grupos considerados vulnerables; adicionalmente verificar que las consultas aborden los distintos niveles de las estructuras organizativas y demandas culturales a nivel de la Comarca, en el área de intervención, y de afectados directos por la operación; (vi). Verificar si se tendrá cualquier situación relacionada a la afectación de mecanismos de sustento de vida debido a la pérdida de actividades económicas de las comunidades que serán impactadas directamente por la implementación de las obras del Programa; (vii). Verificar la elaboración de la Evaluación Sociocultural incluyendo posibles impactos negativos y medidas de prevención como por ejemplo contratación local de trabajadores para la etapa de construcción; una estrategia de consulta con comunidades indígenas que sea adecuada dentro de un contexto sociocultural, que permitiría no solo la comunicación durante la preparación del Programa, sino que también durante la operación; (viii). Verificar y evaluar el diseño de todas las vías a ser rehabilitadas dentro del Programa para verificar la incorporación de los adecuados componentes, para mitigar y prevenir impactos y riesgos ambientales y sociales. Verificar si el diseño de las obras incluye elementos relacionados al concepto de “Infraestructura Sostenible e Etnoingeniería”; (ix). Verificar todos los criterios de prevención de riesgos de desastres, especialmente enfocados en lo relacionado a inundaciones y deslizamientos de tierra; (x). Verificar la capacidad del Organismo Ejecutor, así como también de las empresas contratistas constructoras para asegurar la implementación de las mediadas del PGAS y cualquier otro plan o requerimiento que sea necesario. También, se identificarán las medidas más pertinentes para fortalecer la gestión ambiental y social del Organismo Ejecutor. Además, verificar si el Organismo Ejecutor cuenta con algún tipo de sistema de gestión ambiental y social para el Programa.
<p>Oportunidades para adicionalidad del BID (si las hubiera)</p>
<p>Por el momento no han sido identificadas oportunidades de adicionalidad.</p>
<p>Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID</p>
<p>Ver tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID</p>
<p>Anexos Adicionales (de existir)</p>
<p>Figura 01 y Figura 02.</p>

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

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	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	Cumplimiento con la legislación nacional.	Sí	Cumplimiento obligatorio con la normativa panameña.	Cumplimiento con instrumentos ambientales y sociales obligatorios exigidos por la normativa panameña.
B.3 Preevaluación y Clasificación	La pre-evaluación de la operación se realizó con la información disponible durante la etapa de preparación del Perfil de Proyecto.	Sí	Proyecto Categoría A debido a implementación del Programa en comunidad indígena vulnerable.	Cumplir con requerimientos para operaciones Categoría A.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Capacidad institucional y vulnerabilidad a riesgos de desastres.	Sí	Capacidad institucional débil y ubicación de obras en áreas expuestas a riesgos de desastres.	Análisis de capacidad institucional para la gestión socioambiental. Análisis de riesgos de desastres.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Evaluación Ambiental y Social (EAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) de los proyectos del Programa.	Sí	Elaboración de Evaluación Ambiental y Social (EAS) para proyectos Categoría A.	Elaborar una Evaluación Ambiental y Social, y Plan de Gestión Ambiental y Social.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales	Planes de reasentamiento involuntario, y Evaluación Sociocultural.	Sí	Obras dentro la Comarca Ngäbe-Buglé, y situaciones de reasentamiento involuntario y expropiaciones.	Elaborar Evaluación Sociocultural, y Planes de Reasentamiento Involuntario
B.6 Consultas	Al ser una operación de Categoría “A” se requiere, al menos, dos procesos de consulta	Sí	Dos procesos de consulta pública y consultas adaptadas a Pueblos Indígenas	Dos procesos de consulta pública.

	con las partes afectadas e interesadas.			
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Supervisar el cumplimiento de requisitos de salvaguardias socioambientales estipulados en el acuerdo de préstamo.	Sí	Supervisar el cumplimiento de requisitos de salvaguardias socioambientales estipulados en el acuerdo de préstamo.	Incluir planes de supervisión para la ejecución de las obras.
B.8 Impactos Transfronterizos	N/A	No	El Programa sólo se ejecutará en Panamá.	No
B.9 Hábitats Naturales	Conversión y degradación de hábitats naturales.	Sí	Presencia de ecosistema dentro de la Comarca Ngäbe-Buglé.	Elaborar planes de conservación del ecosistema de la Comarca Ngäbe-Buglé.
B.9 Especies Invasoras	El Banco no financiará operaciones que introduzcan especies invasoras.	No	El Banco no financiará operaciones que introduzcan especies invasoras.	No
B.9 Sitios Culturales	Sitios de importancia cultural crítica.	Precisa más información	Posibles hallazgos dentro de la Comarca Ngäbe-Buglé.	Elaborar Protocolo de Hallazgos Arqueológicos Fortuitos.
B.10 Materiales Peligrosos	Evitar los impactos adversos al medio ambiente, a la salud y a la seguridad humana.	Sí	Uso de materiales peligrosos para las actividades de construcción.	Incluir el respectivo plan de gestión de materiales peligrosos.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Incluir las correspondientes medidas destinadas a prevenir, disminuir o eliminar la contaminación resultante de la implementación de las obras del Programa.	Sí	Actividades que pueden causar contaminación del aire, agua, y suelo.	Incluir el respectivo plan de prevención y reducción de la contaminación.
B.12 Proyectos en Construcción	N/A	No	Las obras no están en construcción.	No

B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	N/A	No	No es una operación con intermediarios financieros o préstamo de políticas.	No
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	N/A	No	No es un préstamo repetido o Multifase.	No
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	N/A	No	No existe cofinanciamiento por parte de otros organismos multilaterales.	No
B.16 Sistemas Nacionales	N/A	No	No	No
B.17 Adquisiciones	Procesos de adquisiciones ambiental y socialmente responsables.	Sí	Contratistas y subcontratistas deberán apegarse a las salvaguardas del Banco.	Incluir en los pliegos de licitación el cumplimiento de los planes de gestión ambiental y social, y planes de reasentamiento involuntario.
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales				
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2 ² .	Evaluación y clasificación del riesgo por desastres naturales del Programa	Sí	Ubicación de obras en áreas expuestas a constantes lluvias y sismos.	Desarrolla un análisis de riesgos de desastres.
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	Medidas de gestión del riesgo de desastres naturales	Sí	Ubicación de obras en áreas expuestas a constantes lluvias y sismos.	Elaborar un plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional.
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario				
Minimización del Reasentamiento	Alternativas de diseño	Sí	Dependiendo de la modificación de las trazas existentes se podría incrementar el	Desarrollar un análisis de alternativas para disminuir el riesgo de reasentamiento

² El escenario de riesgo tipo 2 ocurre cuando la operación tiene el potencial de exacerbar el riesgo de riesgo para la vida humana, la propiedad, el medio ambiente y el propio proyecto.

			riesgo de reasentamiento involuntario y expropiaciones.	involuntario y expropiaciones.
Consultas del Plan de Reasentamiento	Proceso de consulta con partes afectadas.	Sí	Proceso de consulta con partes afectadas.	Realizar consulta con las partes afectadas por situaciones de reasentamiento involuntario y expropiaciones. Plan de Consultas con la Comarca Ngäbe-Buglé.
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	Elaborar análisis del riesgo de empobrecimiento	Sí	Riesgo análisis del riesgo de empobrecimiento.	Elaborar análisis del riesgo de empobrecimiento, por impactos económicos/ físicos.
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	Elaboración de los respectivos planes de reasentamiento involuntario.	Sí	Riesgo de reasentamiento involuntario.	Elaboración de los respectivos planes de reasentamiento.
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida	Medidas de restauración de modos de vida.	Sí	Afectación de modos de vida.	Implementación de restauración de modos de vida.
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	Obtener consentimiento de Comarca Ngäbe-Buglé.	Sí	Riesgo de rechazo del Programa por parte de la Comarca Ngäbe-Buglé.	Obtener consentimiento de Comarca Ngäbe-Buglé.
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas				
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	Evaluación Sociocultural para Comarca Ngäbe-Buglé	Sí	Implementación de obras del Programa dentro de la Comarca Ngäbe-Buglé.	Realizará una Evaluación Sociocultural incluyendo posibles impactos negativos y medidas para prevenirlos; una estrategia de consulta con comunidades indígenas que sea adecuada dentro de su contexto sociocultural de la Comarca Ngäbe-Buglé.
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada	Negociación con partes afectadas.	Sí	Riesgo de conflictos con comunidades de la	Llevar a cabo negociaciones de buena fe con las partes

			Comarca Ngäbe-Buglé debido a procesos de reasentamiento involuntario y expropiaciones.	afectadas en la Comarca Ngäbe-Buglé.
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	Consentimiento	Sí	Riesgo de rechazo del Programa por parte de la comunidad de la Comarca Ngäbe-Buglé.	Obtener el respectivo acuerdo de Consentimiento por parte de la Comarca Ngäbe-Buglé para implementar el Programa.
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	Plan de compensación en caso de reasentamiento involuntario y expropiaciones	Sí	Riesgo de reasentamiento involuntario y expropiaciones.	Implementación de un plan de compensación en caso de reasentamiento involuntario y expropiaciones.
Cuestiones Discriminatorias	Evaluar si el proyecto generará situaciones discriminatorias	Sí	Riesgo de cuestiones discriminatorias.	Evaluar si el proyecto generará situaciones discriminatorias.
Impactos Transfronterizos	NA	No	El Programa se implementará sólo en Panamá.	No
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	NA	No	No se han identificado Pueblos Indígenas Aislados.	No
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo				
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Asegurar participación equitativa en la estrategia de consulta	Sí	Riesgo de segregación de grupos vulnerables.	Asegurar que el mecanismo de consulta incluya estrategias de participación de grupos vulnerables.
Aplicación del análisis de riesgo ³ y salvaguardias.	Identificar oportunidades para la participación de las mujeres en la operación.	Sí	Riesgo de exclusión de la participación de mujeres.	Asegurar la adecuada participación de mujeres.

³ Los riesgos pueden incluir: i) acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación, ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género, iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres, iv) El riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual, y v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres.

OP-102 Política de Acceso a la Información				
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales ⁴ Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envió de los documentos al Directorio ⁵	Divulgación de evaluaciones ambientales y sociales del Programa.	Sí	Asegurar el acceso de información para las partes afectadas.	Previo a la misión de análisis, el Banco publicará en la página Web del Programa una versión apta para publicación de la EAS y PGAS del Programa.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Divulgación de documento socioambientales durante la implementación del Programa.	Sí	Asegurar el acceso de información para las partes afectadas.	Previo a la misión de análisis, el Banco publicará en la página Web del Programa la EAS incluyendo la respectiva Evaluación Sociocultural, y una versión preliminar del PRI. Presentar la versión final del PRI antes de OPC.

⁴ Evaluaciones Ambientales y Sociales incluyen los EIAS, PGAS, PRI, MRI y MGAS

⁵ Por favor referirse a los Protocolos para la Documentación y Divulgación de Información ambiental, social y de higiene y seguridad para más detalles sobre el momento de divulgación de las diferentes Evaluaciones Ambientales y Sociales.

Figura 01. Camino Llano de Mariato - Atalaya

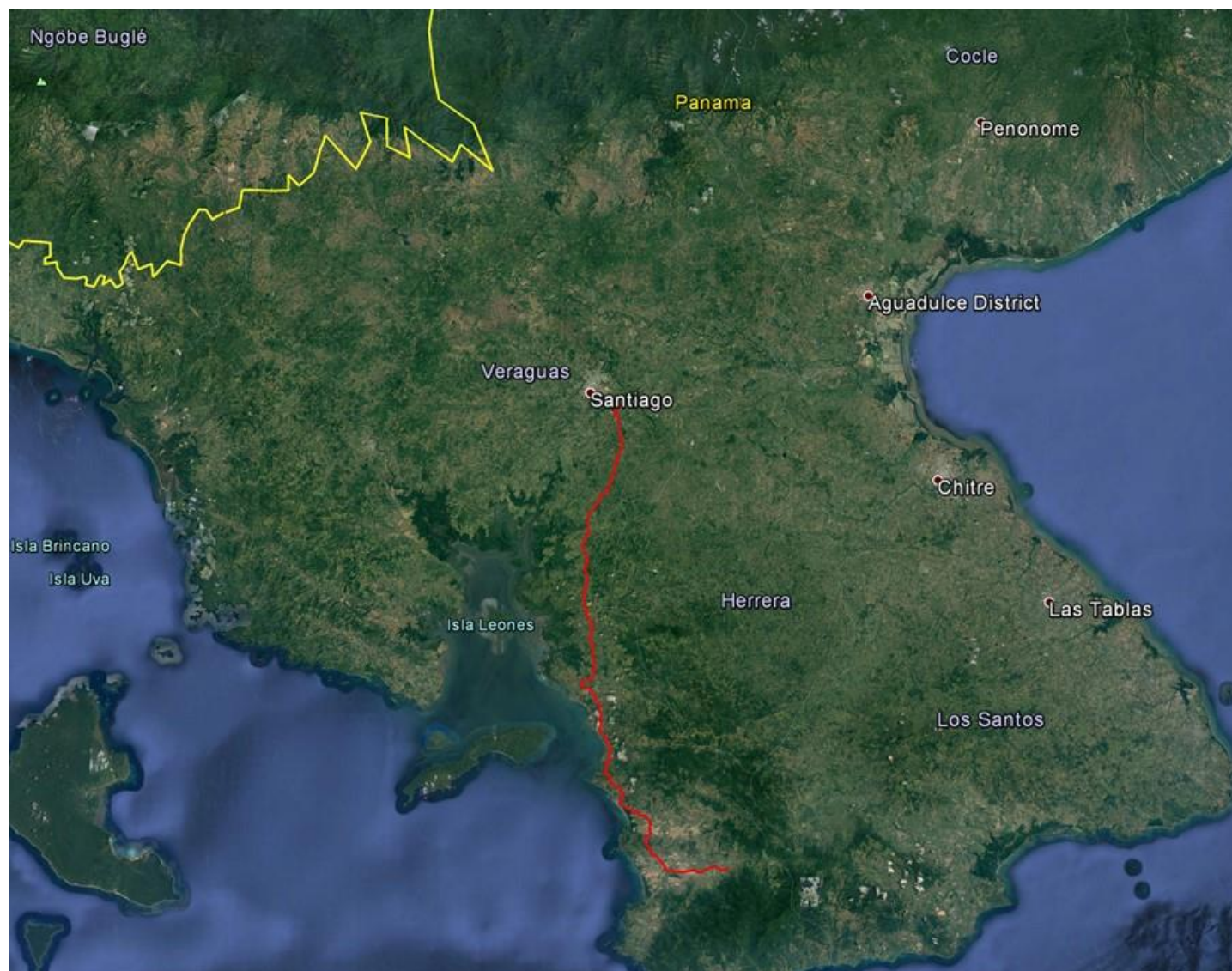
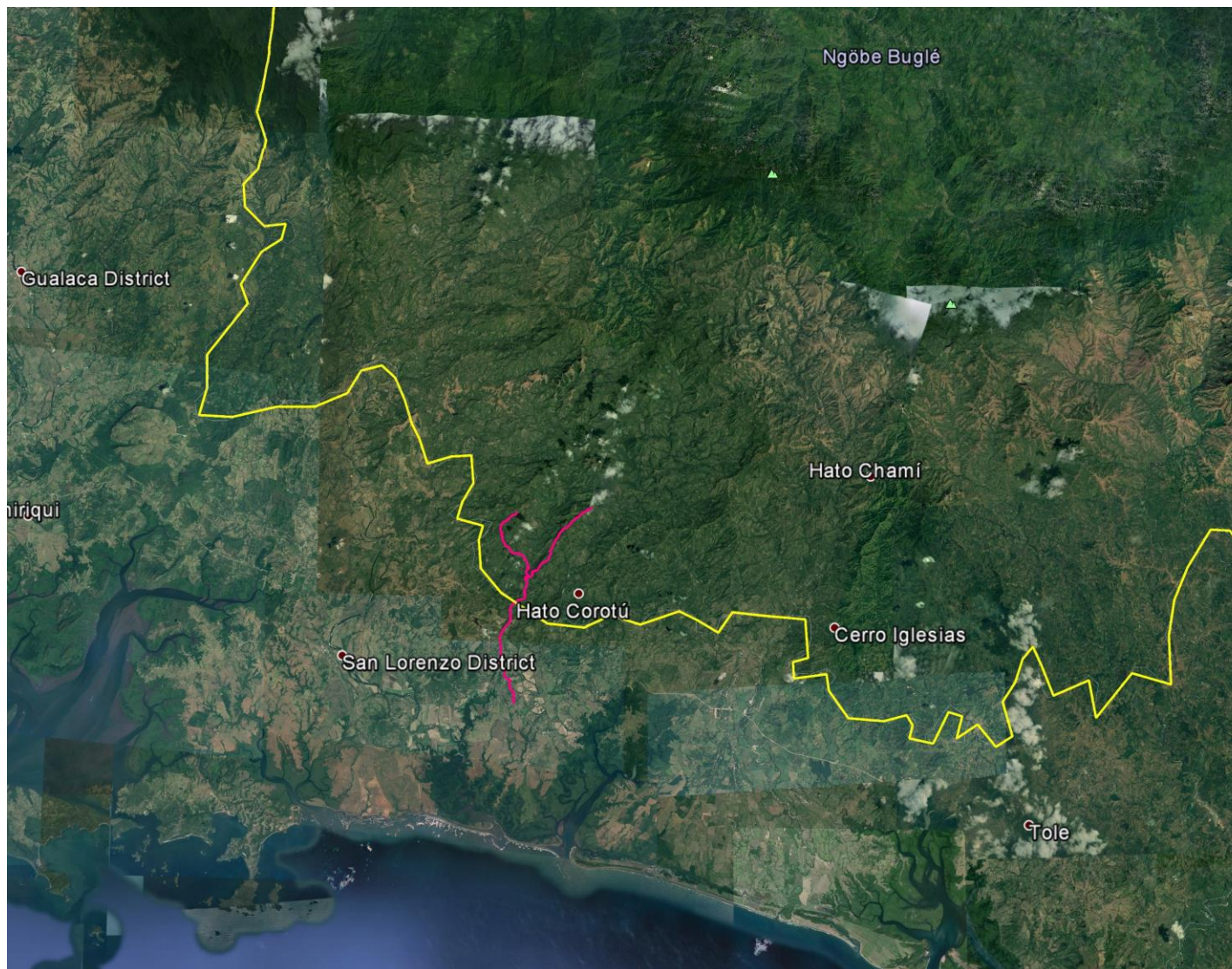


Figura 02. Caminos en la Comarca Ngäbe-Buglé



ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO

Documento	Fechas Esperadas	Enlaces archivos técnicos
Nota técnica sectorial de transporte y logística	Finalizado 2015	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-24
Panamá: nota de política transporte y logística	Finalizado 2014	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-25
Plan Estratégico de Gobierno 2015 - 2019	Finalizado 2015	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-21
Caracterización Red Vial de Panamá	Finalizado 2015	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-14
Plan nacional de logística de cargas	Finalizado 2014	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-27
Estrategia Logística Nacional 2030	Finalizado 2017	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-19
Visión Chiriquí 2025: Estrategia para el desarrollo sostenible de Chiriquí	Finalizado 2014	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-28
Plan estratégico de desarrollo integral de la comarca Ngäbe-Buglé	Finalizado 2013	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-26
Diagnóstico situacional y Plan de Salud para los Pueblos Indígenas de Panamá 2008 - 2010	Finalizado 2008	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-18
Plan de Desarrollo Integral de Pueblos Indígenas de Panamá	Finalizado 2012	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-22

Documento	Fechas Esperadas	Enlaces archivos técnicos
Estrategia Provincial de Desarrollo Sostenible de Veraguas	Finalizado 2008	https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-PN-LON/PN-L1147/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZHARE-780373120-20
Estudios técnicos de Ingeniería	01/22/2018	Pendiente elaboración
Evaluación económica de los proyectos	02/23/2018	Pendiente elaboración
Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)	03/09/2018	Pendiente elaboración
Análisis de Capacidad Institucional (SECI)	04/19/2018	Pendiente elaboración

CONFIDENCIAL

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