**Documento del Banco Interamericano de Desarrollo**



**COSTA RICA**

**Primera Operación bajo la CCLIP de financiamiento del Programa de Infraestructura Vial y promoción de Asociaciones Público Privadas (PIVAPP)**

**CR-L1139**

**Informe de gestión ambiental y social**

**(IGAS)**

AGOSTO, 2019

Este documento fue preparado por:

Melissa Barandiaran y Lidia Marcelino Reboucas (VPS/ESG)

Con el apoyo del equipo de proyecto:

Mauricio Bayona (TSP/CCR), Jefe de Equipo; Mauro Alem (INE/TSP) y Gilberto Chona (CSD/HUD), Jefes de Equipo Alternos; Ana María Pinto y Silvia Barrantes (INE/TSP); José Rodrigo Rendón (TSP/CES); Sofia Fallas (TSP/CCR); Ignacio Barragán (LEG/SGO); Miguel Baruzze y Raúl Lozano (FMP/CCR); Greivin Mora y Alvaro Borbón (CID/CCR); Benoit Lefevre (CSD/CCS); y Daniel Vieitez (VPC/002).

|  |  |
| --- | --- |
| **INFORME DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (IGAS)** | |
| **Nombre de la Operación** | Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIVMU) y Programa De Infraestructura Vial Y Promoción De Asociaciones Público Privadas |
| **Número de la Operación** | CR-O0005 y CR-L1139 |
| **1. Detalles de la Operación** | |
| **Sector del BID** | INE/TSP |
| **Tipo de Operación** | Línea de crédito condicional para proyectos de inversión (CCLIP) – CR-O0005  Préstamo de Inversión específico – CR-L1139 |
| **Clasificación de Impacto Ambiental y Social** | B13 (CR-O0005)  B (CR-L1139) |
| **Indicador de Riesgo Ambiental y Social** | Substancial (CR-O0005 y CR-L1139) |
| **Indicador del Riesgo de Desastres** | Moderado (CR-O0005 y CR-L1139) |
| **Prestatario** | República de Costa Rica |
| **Agencia Ejecutora** | Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) |
| **Préstamo BID US$ (y costo total del proyecto)** | CR-O0005: (US$) 350 millones  CR-L1139: (US$) 125 millones y (US$) 50 millones de contraparte local |
| **Políticas/Directrices Pertinentes** | CR-O0005: OP-102, OP-704, OP-710, OP-703 (B.1, B.2 B.13, B.17).  CR-L1139: OP-102, OP-704, OP-710, OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.10, B.11, B.17). |
| **2. Resumen Ejecutivo** | |
| De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la operación CR-L1139 ha sido clasificada como Categoría B por los potenciales impactos socioambientales negativos que se darán esencialmente durante la fase de construcción, relacionados al reasentamiento físico de personas y desplazamiento económico de menor magnitud y en algunos tramos solamente, la posible contaminación del aire, suelo y recursos hídricos y al potencial aumento del nivel de accidentes durante las obras, mayoritariamente en tramos urbanos. Las obras se realizan mayormente dentro de los Derechos de Vía (DDV), y por tanto los impactos se estiman moderados, puntuales, temporales y reversibles mediante la aplicación de medidas de mitigación conocidas y de fácil ejecución y que están incluidas en los planes de gestión ambiental, social y de salud y seguridad ocupacional. Para el reasentamiento físico y expropiaciones se establecerán un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) y un Plan de Adquisición Predial para compensar los impactos económicos específicos de la liberación del derecho de vía. En el área del proyecto no hay comunidades indígenas o afrodescendientes. Tampoco se esperan alteraciones significativas en patrones culturales por la rehabilitación de la vía, de acuerdo con los resultados del Análisis Ambiental y Social (AAS) de ambas las rutas. No se anticipa que el proyecto contribuya a la exacerbación del riesgo de desastres durante su etapa de operación, para la fase de construcción se cuenta con un plan de evaluación de eventos naturales y plan de contingencias. Durante la preparación de la operación fueron realizados un AAS y así como Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y Plan de Reasentamiento Involuntario (PRIs) y Plan de Adquisición Predial específicos para los proyectos a ser financiados por la operación – Ruta 1 y Ruta 2. Los PGAS incluyen medidas preventivas y de mitigación para los impactos ambientales, sociales y de salud ocupacional y de los trabajadores. Asimismo, se ha realizado un proceso de consulta para cada proyecto y se continuará a realizar un proceso consulta significativa para cada una de las rutas, y para el PRI y el Plan de Adquisición Predial, cuyos resultados serán incorporados en las versiones finales de los AAS de cada ruta antes de la aprobación del préstamo.  Para la CCLIP (CR-O0005) la clasificación de impactos ex ante no es factible bajo la directriz B.13 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) por el tipo de instrumento financiero. | |
| **3. Descripción de la Operación** | |
| La primera operación (CR-L1139) bajo la CCLIP (CR-O0005) tiene como objetivo general contribuir a la competitividad del país mediante la mejora y ampliación ambientalmente sostenible de la Red Vial de Alta Capacidad (RVAC) que conecta los puertos marítimos y pasos de frontera con la GAM, así como, promover Asociaciones Público-Privadas (APPs) para el financiamiento de proyectos de infraestructura. Los objetivos específicos son: (i) disminuir los costos de operación vehicular del flujo de transporte de carga que circula por la RVAC que conecta con el GAM; (ii) disminuir tiempos de viaje de los vehículos que circulan por la RVAC que conectan con el GAM; (iii) disminuir las emisiones generadas por el transporte en la GAM; y (iv) mejorar la capacidad pública para viabilizar y gestionar proyectos viales mediante esquemas de APP.  Para alcanzar estos objetivos, la primera operación de la CCLIP se estructura en los siguientes componentes:  **Componente 1. Infraestructura (US$119 M).** Dicho componente financiará: i) el mejoramiento y ampliación del tramo Taras – La Lima en el corredor San José – Cartago (Ruta 2)- Ver Anexo C, y las obras impostergables en el corredor San José – San Ramón (Ruta 1) – Ver Anexo C; ii) la supervisión de las obras; iii) la gestión predial; y iv) estudios y/o diseños para las otras operaciones de la CCLIP.  *Las obras a realizar son en su mayoría, ampliaciones de redes viales ya existentes en áreas urbanas, que se extenderían a terceros carriles y bicisendas, dentro del derecho de vía y comprende la construcción de pasos elevados. El tramo San José – Cartago (Taras – La Lima) comprende la intervención en la Ruta 2 durante 3,3 km e incluye dos intersecciones que serán pasos elevados. El tramo total de San José a San Ramón comprende la intervención a la Ruta 1, hacia el aeropuerto, está segmentada en varios tramos (lotes), y el lote de intervención de esta operación es el Lote 4 que comprende las autopistas Bernardo Soto y General Cañas.*  *Si bien las obras están insertas en la mancha urbana, algunas de las obras atraviesan corredores biológicos (considerados hábitats naturales), razón por la cual se activa la Directiva B.9 de la política OP-703. El proyecto también comprende expropiaciones y reasentamiento físico de población vulnerable que ha invadido las áreas de derecho de vía, y por eso activa la política OP-710. No se anticipa que ninguno de los proyectos afecte comunidades indígenas, por tanto, no se activa la OP-765.*  **Componente 2. Fortalecimiento Institucional (US$4 M).** Tiene dos subcomponentes: *(i) Subcomponente de APPs (US$3 M):* Financiará actividades de fortalecimiento del Consejo Nacional de Concesiones (CNC), MOPT, Ministerio de Hacienda (MH) y otras entidades públicas, para gestionar proyectos de APP; *(ii) Subcomponente de sostenibilidad y género (US$ 1 M)*: Financiará actividades de apoyo a la articulación de la vialidad con el desarrollo urbano (obras urbanas complementarias a la vialidad), a la estrategia de descarbonización del sector transporte (principalmente de electromovilidad), y al fortalecimiento de la equidad de género y diversidad en el sector transporte.  **Administración, gestión y auditoría (US$2 M).** Dentro de este rubro se financiará la gestión fiduciaria, la gestión técnica, y las auditorías de la primera operación. | |
| **4. Impactos, Riesgos y Medidas de Mitigación Principales** | |
| **Requisitos de Evaluación y Divulgación de Información** | |
| Dado que se trata de un préstamo de inversión específica, clasificado como Categoría B, el programa cuenta con Análisis Ambiental y Social (AAS) con su Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para cada proyecto del Programa (Ruta 1 y Ruta 2, respectivamente). También se ha elaborado un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) para la Ruta 1 y un Plan de Adquisición Predial y Atención de Afectaciones para la Ruta 2[[1]](#footnote-1).  Estas evaluaciones socioambientales abarcan el análisis de los impactos ambientales y sociales adversos de la operación, y sus medidas de mitigación. Aunque no existe específicamente una evaluación de alternativas, el diseño y el trazado de las obras del Programa se realizan mayormente dentro de los Derechos de Vía (DDV), y busca minimizar tanto impactos ambientales como sociales como el reasentamiento involuntario. En el caso del PRI, este incluye el análisis de situación de vulnerabilidad social y las acciones para restablecer los medios de vida de la población afectada y en el caso de desplazamientos económicos y expropiaciones, las medidas de compensaciones para llevar a cabo las diferentes fases del reasentamiento.  A continuación, el detalle de estudios publicados y su respectiva fecha de publicación:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Evaluación ESHS** | **Fecha de divulgación (ver Convergencia)** | **Enlace** | | AAS y PGAS Preliminar Ruta 1 | 12 de junio 2019 | <https://www.iadb.org/en/project/CR-L1139> | | Plan de Reasentamiento Involuntario Preliminar de la Ruta 1 | 17 de junio 2019 | <https://www.iadb.org/en/project/CR-L1139> | | Informe Proceso de Consulta Preliminar Obras Impostergables (OBIS)[[2]](#footnote-2) | 12 de junio 2019 | <https://www.iadb.org/en/project/CR-L1139> | | AAS y PGAS Preliminar Ruta 2 | 12 de junio 2019 | <https://www.iadb.org/en/project/CR-L1139> | | Plan de Adquisición Predial y Atención a Afectados Preliminar Ruta 2 | 12 de junio 2019 | <https://www.iadb.org/en/project/CR-L1139> | | Informe Proceso de Consulta Preliminar Ruta 2 | 12 de junio 2019 | <https://www.iadb.org/en/project/CR-L1139> |   Es importante señalar que el Análisis Ambiental y Social de la Ruta 1 contiene una Evaluación de Eventos Naturales y Plan de Contingencias, que contiene medidas de mitigación para los eventos a los que el proyecto tiene mayor exposición: sismos, inundaciones y deslizamientos. | |
| **Consultas y Participación de los Interesados** | |
| El proceso de consulta pública para el Programa ha tenido diferentes instancias y eventos, que fueron precedidas por un mapeo de partes interesadas y afectadas y concluidas con un registro de las consultas en forma de informe, con las respuestas a las propuestas, reclamos y preocupaciones de la población consultada. El reporte contiene la evidencia del tipo de invitaciones enviadas, las listas de participantes, actas reunión, lista de preguntas relevantes, así como las presentaciones que se usaron durante este proceso. Todas las consultas fueron grabadas en audio y video y se realizó un registro fotográfico de la actividad. Como parte de las consultas se indicó a los participantes que la Oficina de Gestión Ambiental y Social (OGAS) para el proyecto estaría asignada previo al inicio de las obras de construcción en la Unidad Ejecutora del Programa (UEP). Se facilitó el nombre de la persona responsable, el teléfono y el correo electrónico para poder canalizar cualquier inquietud que tengan las partes. El PGAS realizado para cada ruta cuenta con un Plan de Comunicación. También como parte de los AAS se tiene elementos adecuados para informar a la comunidad de manera temprana sobre las actividades del Programa y así disminuir riesgos e impactos sobre la comunidad aldeanas. A continuación, se resumen estas reuniones:  Ruta 1  El proceso de consulta comenzó en agosto del 2018, teniéndose las últimas reuniones en el mes de marzo de 2019. La mayor parte del proceso de consultas se enfocó en el proyecto para obtener la no objeción al Programa, y los principales impactos y afectaciones al tráfico y acceso a servicios públicos, incluyendo los resultados del Estudios de Impacto Ambiental y Social y del Planes de Gestión Ambiental y Social que se estaban finalizando.  A continuación, se presenta un resumen de este proceso que se enfocó en la obtención de no objeción del proyecto de las partes interesadas que asistieron a las consultas.   * Mapeo de partes interesadas y afectadas: la matriz de partes interesadas está organizada por grupo de interés, procedimiento de convocatoria, contacto y categoría de las partes interesada; * Convocatoria: Con anticipación de 10 días de la fecha de cada una de las consultas, se realizaron las convocatorias personalizadas a todas las partes interesadas identificadas a través de llamadas telefónicas y correos electrónicos, cuya evidencia fue registrada. Asimismo, se utilizaron métodos de convocatoria indirectos como el uso de redes sociales y la solicitud de apoyo municipal para la difusión de la información * Ubicación: La ubicación para cada consulta se definió, por un lado, de acuerdo con la disponibilidad, que el lugar reuniera las condiciones idóneas para llevar a cabo la actividad y por otro, con el objetivo que existiera una afinidad geográfica y social de las OBIS a desarrollar, pues son 16 obras que se ubican a lo largo de 54 km. * Registro: para cada consulta se levantaron minutas; se registraron los asistentes, sus preocupaciones, así como las respuestas planteadas a cada pregunta. Hay registros fotográficos y un informe de las consultas seguida de una analice de los principales temas planteados.  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Fecha** | **Lugar** | **Número y tipo de participantes** | **Temas tratados durante la audiencia con la comunidad** | | 6 de setiembre del 2018 | Agencia del Banco de Costa Rica en el Centro Comercial Plaza Real de Alajuela | 26 participantes / 8 mujeres y 18 hombres  Se contó con la participación de las municipalidades de Naranjo, Belén, San Ramón, Grecia, Alajuela, Valverde Vega (Sarchí), Zarcero, Heredia, Flores, San José y Palmares, Federación Occidental de Municipalidades de Alajuela (FEDOMA). | Discusión sobre elegibilidad de los tramos;  Plan de información y comunicación del Proyecto;  Afectaciones de servicios públicos y acueductos municipales;  Impactos acumulativos con otras obras;  Canalización de aguas; | | 8 de agosto del 2018 | Sede del Unidad Administradora de Proyecto (UAP) Fideicomiso | 42 participantes/ 13 mujeres y 29 hombres representando 5 operadores de Servicios Públicos relacionados, tanto con las OBIS como con el Proyecto Integral. | Impacto con infraestructura hídrica y tubería de distribución de agua potable;  Afectaciones con el proyecto de la radial Panasonic – Rio Segundo;  Relocalización de servicios públicos; | | 18 a 22 de marzo de 2019 | Hotel Tryp Sabana  Hotel Aeropuerto  Consejo Comunitario de el Pantanal  Biblioteca Pública de Palmares | 68 / Abierta a las partes interesadas y otros actores  22 mujeres y 46 hombres. | Cronograma de las obras;  Accesos directos o trayectos alternativos;  Acceso al Hospital México;  Reubicación y afectación de servicios públicos y comercios privados;  Disposición del material resultante del movimiento de tierra;  Estación y costo de peaje para residentes y propiedades;  Reubicación de paradas de buses;  Aumento de accidentes como atropellos, ciclovías y aceras peatonales;  Terrenos ya expropiados mantienen la expropiación;  Costos de expropiaciones y acuerdos de negociación;  Contratos privados sobre alquileres de sodas y vallas publicitarias;  Arborización sobre la ruta y cortes de árboles;  Afectación al Parque del Agricultor y el Monumento del Agua; |   Con relación a las obras de la Ruta 1, se desarrolló el Plan de Reasentamiento Involuntario, que está en cumplimiento con los requerimientos de la OP-710; cuya línea de base se publicó en el sitio web del Fideicomiso, estableciendo como fecha de corte el 04/04/2019. Las afectaciones prediales sumaron 41. Entre las 26 familias que serían afectadas por reasentamiento físico, 16 se consideran vulnerables (ver sección abajo correspondiente) y tienen su vivienda sobre terrenos del estado o alquilan la vivienda en terrenos privados. Las consultas se procedieron 2 maneras: de forma individual con visitas domiciliares y en reuniones públicas con presentaciones y preguntas y respuestas. Las consultas ocurrieron entre 23 y 29 de julio de 2019, cuando se estableció realizar cuatro consultas específicas, una se realizó en San Ramón; dos se realizaron en Alajuela y de igual manera se trabajó con ambos tipos de poblaciones y la última se hizo en San José.   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | Número de familias afectadas segundo el PRI | Número de familias vulnerables consultadas | Total de consultados | # Hombres consultados | # Mujeres consultadas | | Ruta 1 | 41 | 16 de un total de 16 | 44 | 27 | 17 |   Ruta 2:  El proceso comenzó en 23 agosto del 2018, teniéndose la última reunión en el mes de marzo de 2019. En la primera consulta, se presentó el proyecto y su alcance para obtener no objeción al Programa. En la segunda, se puso a disposición de las partes interesadas y de la población en general la siguiente documentación: a) Estudio de Impacto Ambiental; b) Tabla de Registro de la Lina de Base; c) Presentación del Programa durante las consultas significativas. <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/f46611c8-ec1d-4e70-881a-6b7cd7be8225/A02-MEM-20-R00_Estudio+de+Impacto+Ambiental+y+Social.pdf?MOD=AJPERES>  A continuación, se presenta un resumen de este proceso.   * Mapeo de partes interesadas y afectadas: la matriz de partes interesadas cuenta con una representación amplia de vecinos de las comunidades aledañas y otros sectores cercanos, representantes comunales, de autoridades gubernamentales, instituciones del Estado, empresarios y público en general. Las respuestas, comentarios y aclaraciones fueron emitidas por el equipo técnico del MOPT, la UEP y el Consorcio IDOM-DEHC, empresas multinacionales de consultoría en ingeniería responsables del Diseño del proyecto. * Convocatoria: Con una anticipación de 15 días respecto de la fecha se utilizaron métodos de convocatoria indirectos como la colocación de afiches y entrega de volantes en los sitios de importancia por el tráfico de personas, tales como: escuelas, iglesias, instituciones públicas y diferentes tipos de comercios altamente concurridos y/o situados en lugares estratégicos. * Ubicación: El Salón Comunal de La Lima es cercano a los dos intercambios previstos y cuenta con las mayores facilidades para el desplazamiento de los interesados del Área de Influencia del Proyecto. Por otra parte, es el sitio que cuenta con las mejores características en cuanto a tamaño, comodidad, mobiliario, disponibilidad de servicios sanitarios, áreas para el estacionamiento vehicular y calidad del sonido, entre otros aspectos.  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Fecha** | **Lugar** | **Número y tipo de participantes** | **Temas tratados durante la audiencia con la comunidad** | | 23 de agosto de 2017 | Salón Comunal de La Lima | 78 participantes/ 37 mujeres y 41 hombres | Movilidad peatonal, puentes; peatonales y paradas de autobuses  Drenajes y manejo de la escorrentía pluvial;  Manejo de tránsito en la fase constructiva y operativa;  Expropiaciones, afectaciones y relación del proyecto con las propiedades aledañas;  Plazos, alcances geográficos y vida útil del proyecto; | | 28 de marzo de 2019 | Salón Comunal de La Lima | 153 participantes/ 84 mujeres y 69 hombres | Movilidad peatonal, puentes peatonales y paradas de autobuses;  Drenajes y manejo de la escorrentía pluvial;  Manejo de tránsito en la fase constructiva y operativa;  Peajes y costos del proyecto;  Mecanismo de comunicación y enlaces comunales;  Expropiaciones, afectaciones y relación del proyecto con las propiedades aledañas; |   En el proyecto del corredor San José – Cartago (Ruta 2), la línea base prediales publicada en el sitio web de la UEP en 22 de marzo de 2019, identificó 66 afectaciones en total, y ninguna de ellas involucra reasentamiento involuntario residencial o comercial por eso se desarrolló el PRI – Plan de Adquisición de Predios y Atención a Afectados. Las consultas en relación con el PRI se llevaron a cabo:   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | Total de familias afectadas segundo el PRI | Total de familias vulnerables consultadas | Total de consultados | # Hombres consultados | # Mujeres consultadas | | Ruta 2 | 37 | 0 | 17 | 14 | 3 |   Durante todas las consultas acerca del reasentamiento y del proceso de expropiación y adquisición de tierras, se realizó una introducción indicando que el objetivo de la Consulta era presentar las acciones del Plan de Reasentamiento y Adquisición Predial y Atención de afectados-PRI. Luego de esta introducción se explicó en detalle los programas y las acciones consideradas en el PRI, el procedimiento para las expropiaciones y las funciones de acompañamiento de la Oficina Ambiental y Social (OGAS) que liderará el mecanismo de quejas y reclamos. La explicación se complementó con el material escrito que se facilitó a los consultados y se entregó personalmente a cada uno de los consultados con copia de recibido. A los afectados del sector “La Lima” se les explicó en detalle el Programa de acompañamiento a comercios y las acciones de acompañamiento, para facilitar su adaptación a la condición operativa de la carretera. Posterior a la explicación se atendieron las preguntas e inquietudes de cada uno de los consultados.  Todas las actividades de consulta pública realizadas por el ejecutor garantizan el cumplimiento de la legislación local y políticas de salvaguardias del BID, e incluirán las consultas asociadas a los Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) y Plan de Adquisición Predial y Atención a Afectados con las comunidades directamente afectadas, En ambos casos, Ruta 1 y 2, el proceso de consulta se enfocó y profundizó en este tema para validar el procedimiento de implementación del PRI, y de cumplimiento de la OP-710. Los informes actualizados fueron publicados en el sitio web del BID y de la agencia ejecutora en 23 de agosto de 2019, antes de OPC. | |
| **Impactos y Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación** | |
| El alcance, magnitud y relevancia de los potenciales impactos y riesgos socioambientales de todas las obras del Programa (CR-L1139) serán moderados, localizados y de corto plazo, y respecto a los cuales se dispone de medidas de mitigación efectivas que constan en los diferentes planes de gestión preparados para la operación, y, por tanto, el proyecto ha sido clasificado como Categoría B.  La Ruta 2 incluye intervenciones a lo largo de 3.3 Kms. entre Taras y La Lima, y consisten las siguientes tipologías obras: ampliación del corredor existente con implementación de segmentos viales y tercer carril, construcción de intercambios, intersecciones, marginales, paradas para autobuses, puentes peatonales, y sistema de peajes; construcción de viaductos, pasos a desnivel y vías paralelas; obras de sistemas de drenaje y seguridad vial; señalamiento vertical y horizontal, obras de iluminación y reubicación de servicios básicos en las secciones que sea necesario.  Las intervenciones de la Ruta 1, llamadas Obras Impostergables (OBIS) constituyen 16 intervenciones a lo largo de 60 kms., y se pueden clasificar en cinco tipos: i) un mejoramiento de peajes, ii) un paso a desnivel, iii) una carretera radial (nueva vía de 1.6 kms. para conectar vías existentes), iv) cinco ampliaciones y duplicaciones de puentes y v) nueve intercambios entre el tronco principal y las radiales que le acceden.  Como resultado de la implementación de las obras del Programa, uno de los mayores impactos es la expropiación de baja magnitud de terrenos que conllevarán a acciones de reasentamiento involuntario y compensaciones por liberación de franjas ubicadas dentro del derecho de vía.  Los riesgos e impactos negativos ambientales y sociales identificados para la ejecución de las obras de este Programa incluyen:  ***Biodiversidad/Hábitat Natural/Hábitat Natural Crítico***  Ninguno de los dos proyectos cruza áreas de hábitat natural crítico o hábitat natural. Por el contrario, la Ruta 1 en particular corresponde a una de las áreas más antrópicas de Costa Rica. En el Análisis Ambiental y Social del proyecto de la Ruta 1 se deja constancia de ello, así también se realiza el listado de línea de base de flora y fauna en el área y se indica que ninguna de las especies registradas o potenciales es endémica[[3]](#footnote-3).  De otro lado la Ruta 2, no cruza ningún hábitat natural critico o hábitat natural. Asimismo, el Análisis Ambiental y Social corroboró que no existen en el área de influencia directa del proyecto especies endémicas. No obstante, dada la diversidad en Costa Rica, el diseño del proyecto ha contemplado incluir pasos de fauna, cuya justificación técnica se presenta en el Análisis Ambiental y Social.  ***Sitio Cultural***  Las obras se darán en su mayoría en zonas bastante antropizadas y densamente urbanas y no se esperan impactos en sitios culturales.  ***Contaminación***  Los impactos potenciales de contaminación se darán principalmente durante la etapa de construcción: 1. Contaminación por un inadecuado manejo de los desechos sólidos y líquidos: la contaminación podría surgir en caso de no existir una buena disposición de desechos sólidos y líquidos, y también podría ser causada por los movimientos de tierra. Los PGAS de cada uno de los proyectos contemplan disposiciones para el desplazamiento del material vegetal y medidas respecto a la disposición de residuos domésticos y residuos típicos de construcción, así como del manejo de los efluentes líquidos.  También existen riesgos asociados a contaminación de acuíferos por derrames de productos peligrosos como combustibles. pérdida de la capacidad de recarga por eliminación de la cobertura natural. Así también podría ocurrir un aumento en la escorrentía superficial. alteración de la calidad del agua por arrastre de sedimentos y por derrames de combustible asociados al uso de maquinaria pesada. Para ello se han incluido en los protocolos de movimiento de tierra - suelo y protocolos de construcción de infraestructura. También podrían ocurrir efectos paisajísticos resultantes del movimiento de tierra-suelo.  Asimismo, durante la fase constructiva existirá mayor generación de polvo, emisiones gaseosas provenientes de vehículos de construcción como tractores, y generación de mayor ruido y vibraciones. Para ello el AAS cuenta con planes específicos de manejo, para minimizar las emisiones de polvo, gases y el ruido durante la etapa de construcción.  Durante la etapa de operación se anticipa contaminación en el aire proveniente de mayores emisiones gaseosas por el tránsito de vehículos. Asimismo, también durante la operación se anticipan potenciales impactos negativos por potenciales afectaciones en el sistema acuático por desechos sólidos y líquidos, en caso exista un inadecuado manejo y disposición de los desechos sólidos y líquidos podría contribuir a la contaminación de los cuerpos de agua, para lo cual el AAS cuenta con un Protocolo de Gestión Integral de Residuos Sólidos Ordinarios y Constructivos y Plan de Control de Aguas de Escorrentía.  ***Pueblos Indígenas***  Los AAS de cada Ruta concluyeron que en el área del proyecto no hay comunidades indígenas o afrodescendientes. Tampoco se esperan alteraciones significativas en patrones culturales por la rehabilitación de la vía.  ***Reasentamiento Involuntario***  El Programa tiene como prioridad minimizar al máximo el reasentamiento involuntario, desplazamiento económico, y expropiación de predios, esto a través de la realización de estudios técnicos y diseños tanto para el área del Corredor Vial San Jose – san Ramon y sus radiales (Ruta 1), como para Intercambios Taras La Lima y ampliación de Ruta Nacional 2. De esta manera, las situaciones que se han identificado son aquellas que no han podido ser evitadas inclusive con la selección de las alternativas más adecuadas de diseño.  La caracterización socioeconómica y análisis de datos sobre los grupos afectados por el Programa se realizaron a través de levantamientos y catastros de los lotes, inmuebles, edificaciones, y usos de los mismos que serán expropiados y afectados por las obras del Programa en alineamiento a las directrices, normas y procedimientos recomendados en la Política de Reasentamiento Involuntario del Banco (OP-710) y de acuerdo con la Ley de expropiaciones 9286 y sus reformas 9462 del 11 de julio 2017 de Costa Rica. Estos levantamientos de información y línea de base socioeconómica ocurrieron en diferentes momentos incluyendo desde la identificación preliminar de las áreas (ej. mediante reconocimiento de matrículas de registros de los inmuebles) hasta llegar a realizarse un censo físico detallado de las familias y comercios afectados.  Con relación a las obras de la Ruta 1, se desarrolló el Plan de Reasentamiento Involuntario, que está en cumplimiento con los requerimientos de la OP-710; cuya línea de base se publicó en el sitio web del Fideicomiso, estableciendo como fecha de corte el 04/04/2019. Las afectaciones prediales sumaron **41 que por su naturaleza se pueden agrupar en tres tipos**:  i) **15 compras** de algunas franjas de terreno a los propietarios colindantes que representan compras parciales y no implican en reasentamiento o desplazamiento de la actividad que hoy se desarrolla en el remanente del terreno; sus dueños serán compensados al valor de reposición, más las mejoras en infraestructura y cultivos, de acuerdo con la Ley de expropiaciones de Costa Rica. Este procedimiento que se establece en la Ley cumple con los requerimientos de OP-710, dado que respeta un debido proceso para establecer un justo precio a pagar. Las actividades que realizan los dueños de esos terrenos se seguirán desarrollando, lo que el Estado les comprará no condiciona o restringe el uso económico actual del remanente, por lo tanto, no corresponde indemnización o atención adicional al justo precio. De estos propietarios, 4 ya recibieron su compensación financiera por la expropiación.  ii) **5 compras totales** de terrenos privados en las OBIS de San Ramón y Los Arcos, que tienen uso residencial, los dueños y tres inquilinos deben ser reasentados y serán compensadas a valor de reposición, no se encuentran en pobreza, cuentan con una condición de trabajo estable e ingreso familiar suficiente que les permite arrendar en otro lugar como lo hacen actualmente.  iii) **21 liberación de terrenos** del estado con uso residencial donde las familias que residen allí deben ser reasentadas.  Entre estas 26 familias que serían afectadas por reasentamiento físico, **16 se consideran vulnerables (ver sección abajo correspondiente) y tienen su vivienda sobre terrenos del estado o alquilan la vivienda en terrenos privados.** Dada su vulnerabilidad serán atendidas comprensivamente bajo los alcances de la OP-710, dotándoles de una vivienda de interés social bajo los estándares constructivos que la legislación nacional considera (terreno + casa con todos los servicios + títulos de propiedad), complementariamente se asistirán con el traslado de sus enseres, el seguimiento de su condición post reasentamiento y el acompañamiento social para minimizar los efectos de algunas de las condiciones especiales que la familia presenta. La responsabilidad por la restitución de las viviendas para estas familias vulnerables es del Fideicomiso y será ejecutado por éste. A la fecha de este documento se han identificado las alternativas de viviendas de reposición en un radio no mayor a 10 km del lugar actual de residencia. Se han desarrollado tres alternativas, las cuales le serán expuestas a las familias y acordadas con cada una, previo a la definición final de los diseños de las OBIS.  **Las otras 10 familias** que viven en terreno del estado afectadas por reasentamiento residencial que no se consideran vulnerables serán compensados económicamente al valor de reposición por su terreno y casa.  Todos los 41 afectados serán atendidos con acciones de acuerdo con su vulnerabilidad, a partir de acciones del PRI organizadas en cinco grandes programas a saber: 1) Programa de comunicación y atención a todos los afectados(as), 2) Programa de adquisición predial, 3) Programa construcción de soluciones para los reasentados, 4) Programa de acompañamiento en el traslado físico de los reasentados, 5) Programa de Acompañamiento y seguimiento a los afectados.  El PRI considera que no se empezará la construcción hasta que se haya materializado el reasentamiento completo de las familias afectadas. Esta restricción se establecerá como una condición especial de ejecución del Programa y será incorporada en los carteles de licitación respectivos. Como parte de la implementación del PRI se desarrollará un plan de consultas constante por intermedio de la Oficina de Gestión Ambiental y Social (OGAS) con los afectados y un Protocolo de la Oficina de atención de Quejas y Reclamos. Los recursos para garantizar el cumplimiento del PRI están considerados dentro del presupuesto del Programa por un monto de US$ 3.194.156.34.  En proyecto del corredor San José – Cartago (Ruta 2), la línea base prediales publicada en el sitio web de la UEP en 22 de marzo de 2019, **identificó 66 afectaciones en total,** yninguna de ellas involucra reasentamiento involuntario residencial o comercial. El MOPT, en su calidad de ejecutor, ya ha iniciado los procesos de adquisición predial (compra por expropiación) con base en los parámetros establecidos por la Ley de expropiaciones de Costa Rica y en aliñamiento con los principios de la OP-710, y será liderado por el Departamento de Bienes Inmuebles (DABI). Sin embargo, en los casos en que se detecte que sea necesario realizar acciones o incluir compensaciones adicionales para cumplir con la OP-710, se incluirán vía actualización de este PRI. Los impactos implican en expropiaciones parciales o liberación del derecho de vía, a saber:   1. **37 se relacionan con compras de pequeñas franjas** de terrenos privados colindantes en sectores donde el derecho de vía debe ser ampliado, ambas compras se materializarán por la vía de la expropiación a su valor de reposición. De estas: a) 3 tienen relación con terrenos de uso residencial, donde no habrá afectación a las viviendas, se afectan cercas, muros y áreas de jardín, por onde no implica reasentamiento; b)14 tienen relación con usos agropecuarios que no se verán afectados en su funcionalidad, se afectan cercas y áreas de repastos; c) 20 tienen que ver con usos comerciales, donde se afectan cercas, muros y áreas de paqueo, no las edificaciones, la estreches de la franja afectada no impide la subsistencia de la actividad que se desarrolla. Estas adquisiciones prediales de franjas de terreno colindantes con el derecho de vía serán objeto de un debido proceso para establecer el justo precio de reposición. Ninguno de ellos es vulnerable, pueden seguir desarrollando las mismas actividades hoy realizan en el remanente de sus propiedades, sean agropecuarias, residenciales o comerciales. 2. **29 tienen relación con usos informales de espacios del derecho de vía** que hoy no tienen obra vial y que se requerirán para la ampliación, dado que en algunos sectores se usará el derecho de vía en su totalidad. De estas liberaciones de usos informales del derecho de vía: a) 1 es un espacio de juegos infantiles; b) 1 es un vendedor ambulante con un puesto rodante que ya se reubicó; c) 12 tienen relación con comercios que usan ese espacio como parqueo adicional de sus clientes o exhibición de sus productos para mayor visualización; d) 7 también son usos comerciales pero no cuentan con espacio de parqueo y solo tienen el derecho de vía; e) 4 usos agropecuarios y 4 usos residenciales, cuyas entradas actuales se encuentran en el derecho de vía y con el proyecto quedarán sobre la marginal que se construirá.   El PRI – Plan de Adquisición de Predios y Atención a Afectados considera los tipos de afectación, los involucrados y las acciones de atención dentro de los 3 Programas:   1. **Programa de comunicación y atención a afectados**: brindará información y asistencia a todos los afectados sobre la gestión de compra de sus terrenos por la vía de la expropiación y la liberación de los usos informales del derecho de vía y realizará la gestión de Quejas y Reclamos con todos los afectados; 2. **Programa de compra de terrenos:** materializará las adquisiciones de los terrenos requeridos para la obra; 3. **Programa de Acompañamiento comercial y Monitoreo de afectados:** procurará minimizar las afectaciones del proceso constructivo mediante la mejora de su visualización general cuando el proyecto esté en operación; facilitará un posicionamiento comercial con una mayor visualización específica y estrategia comercial para facilitar la continuidad del emprendimiento, incluido el vendedor ambulante; y monitoreará y dará seguimiento a todas las acciones implementadas en el Plan para todos los tipos de afectados.   La ejecución del PRI corresponde al MOPT en su calidad de Ejecutor del Programa y a la UEP como ejecutor. Los recursos están considerados dentro del presupuesto de la operación CR-L1139, por un monto de U.S. $ 1.812.000.00.  ***Medios de Subsistencia (desplazamiento económico)***  Los grupos afectados en su mayoría se clasifican como residentes, comerciantes y dueños de terrenos de uso agropecuario que no implican en desplazamiento de la actividad que hoy se desarrolla en el remanente de área que no será expropiadas. No se espera un desplazamiento económico porque ningún afectado depende directamente de la parcela a ser expropiada para mantener sus medios de subsistencia. Los terrenos que tienen que ver con usos comerciales, se afectarán cercas, muros y áreas de paqueo, no las edificaciones, lo que no impide la subsistencia de la actividad que se desarrolla. Para disminuir el riesgo de algún impacto económico, será desarrollado el Programa de Acompañamiento comercial y Monitoreo de afectados.  ***Personas Vulnerables***  Con relación a la Ruta 1, el análisis de la línea de base reveló que **16 familias, cerca de 61 personas son consideradas vulnerables porque:**   1. sus viviendas se encuentran en terrenos del estado y con base en la legislación nacional no son sujeto de una indemnización comprensiva que incluya el pago por el lote y la casa, por lo tanto, la compensación será insuficiente para que repongan la vivienda; 2. su realidad socioeconómica de pobreza familiar, trabajo ocasional del jefe de familia y gastos recurrentes adicionales por discapacidad o enfermedades crónicas de personas dependientes. 3. el ingreso familiar que les impide asumir deudas para reponer la vivienda o agregar al gasto familiar el alquiler de una casa, pudiendo la afectación producto del reasentamiento acentuar la condición de pobreza de algunos o llegar a la pobreza a otros que hoy se encuentran estables.   Los casos de vulnerabilidad serán atendidos comprensivamente bajo los alcances de la OP-710, dotándoles de una vivienda de interés social bajo los estándares constructivos que la legislación de Costa Rica considera (terreno +casa con todos los servicios +títulos de propiedad), complementariamente se asistirán con el traslado de sus enseres, el seguimiento de su condición post reasentamiento y el acompañamiento social para minimizar los efectos de algunas de las condiciones especiales que la familia presenta.  ***Género***  La operación, en ninguna de las etapas tiene el potencial de crear situaciones de desigualdad de género, más allá de las que se tiene en la actualidad, principalmente en lo referente a la falta de iniciativas de incrementar el número de mujeres en el área de operación de transporte público, y situaciones identificadas de violencia de género por uso de transporte público. De esta manera, el Programa representa una oportunidad para reducir el impacto negativo de las situaciones descritas anteriormente, mediante planes de acción en el MOPT y CNC, para mejorar la participación de mujeres en cargos directivos, técnicos y empleos no tradicionales, así como, en prevención de violencia e infraestructura inclusiva.  El subcomponente de sostenibilidad y género, con un presupuesto de US$ 1 Millón, financiará entre otras actividades aquellas dirigidas al fortalecimiento de la equidad de género y diversidad en el sector transporte.  Además, los informes de las consultas realizadas para las Rutas 1 y 2 e sus respectivos AASs indican el número de mujeres que las atendieron y las preguntas y manifestaciones que se presentaron.  ***Riesgo de Desastres***  El proyecto ha sido clasificado con Riesgo de Desastres Moderado, principalmente por su vulnerabilidad a las obras a ser realizadas en la Ruta 1, pues la vía está expuesta a diversas amenazas a lo largo de su recorrido de 60 kms: amenaza sísmica, riesgo de inundaciones y riesgo de deslizamientos. De otro lado, la Ruta 2 se encuentra expuesta a amenazas naturales, principalmente amenaza sísmica y volcánica. No se anticipa que el proyecto en sí mismo contribuya a la exacerbación de dichos riesgos, no obstante, durante la fase de construcción, algunos riesgos podrían empeorar como deslizamientos en las intervenciones en las laderas.  Para mitigar los riesgos de dichas amenazas y especialmente su exacerbación durante el periodo de construcción, se ha incluido como parte de los PGAS de los análisis ambientales y sociales, una evaluación de eventos naturales y plan de contingencias[[4]](#footnote-4), que contiene los lineamientos a seguir durante una de estas eventualidades, antes, durante y después de la eventualidad, durante la fase de construcción.  Adicionalmente, la Ruta 2 incluye análisis geotécnicos e hidrológicos que analizaran los efectos de dichas amenazas durante la fase de diseño, para minimizar sus efectos durante la operación del proyecto. En lo que corresponde a la Ruta 1, se han insertado en los términos de referencia consideraciones para incorporar amenazas sísmicas, deslizamientos y también consideraciones de cambio climático para el diseño de los drenajes en los análisis hidrológicos- los mismos que se incluyen también en el anexo de Cambio climático a ser incluido en el POD.  ***Capacidad del ejecutor/prestatario***  El MOTP cuenta con experiencia socioambiental para la implementación de este tipo de obras, y en particular con las salvaguardas ambientales y sociales del Banco pues está ejecutando la operación CR-L1032. En la actualidad el equipo de la Unidad de Gestión del Programa (UGP) cuenta con un Coordinador General, y profesionales con experiencia ambiental y social en cada Oficina de Gestión Ambiental y Social dedicados al monitoreo y supervisión de cada proyecto a ser implementado. Este sería el caso para el monitoreo socioambiental de la Ruta 2. Para las obras a ser realizadas en la Ruta 1, la Unidad de Gestión del Programa (UGP) ejecutará el proyecto en coordinación con el equipo del Fideicomiso, que ha participado de la preparación de la operación. Del análisis realizado, se estima que el equipo dedicado al monitoreo y supervisión es suficiente, pero es necesario fortalecer su capacidad en temas socioambientales.  ***Contexto***  El proyecto es la primera operación (US$ 178 millones) dentro de una línea de crédito condicional (CCLIP) por US$350 millones, que tiene como objetivo contribuir a la competitividad del país mediante la mejora y ampliación ambientalmente sostenible de la Red Vial de Alta Capacidad (RVAC) que conecta los puertos marítimos y pasos de frontera con la GAM, así como, promover Asociaciones Público-Privadas (APPs) para el financiamiento de proyectos de infraestructura. Esta primera operación financiará esencialmente vías importantes como el tramo San José – San Ramón que es la vía que conduce al aeropuerto. Asimismo, esta primera operación financiará diseños de proyectos urbanos vinculados a ser financiados por operaciones sucesivas,  ***Otros impactos y riesgos***  Otros riesgos asociados al proyecto, en particular a la Ruta 1, está relacionado con que si bien el financiamiento del banco está enfocado a las obras impostergables – OBIS, el resto de las intervenciones del proyecto tendrá la contrapartida del MOPT y por tanto para el resto de OBIS fuera de las 16 a financiar por el BID, no necesariamente tiene el resto de los tramos, no necesariamente tendrían que cumplir con los estándares socioambientales del BID.  Para ello se ha provisto que el Estudio de Impacto Socioambiental se realice para todo el tramo del proyecto y no solamente las OBIS a ser financiadas por el banco. Por tanto, el cumplimiento del Análisis Ambiental y Social, así como el PGAS y el PRI de todo el proyecto sea estudiado como un conjunto y que el proceso de licitación también sea integral. | |
| **Supervisión y Ejecución** | |
| La supervisión socioambiental del proyecto se realizará a través del BID y de la agencia ejecutora.  El BID llevará a cabo misiones de supervisión enfocadas en verificar la implementación adecuada de los diferentes planes (p.ej. los PGAS y el PRI) y el cumplimiento con las políticas de salvaguardia del BID. Para facilitar este proceso, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), a través de su unidad ejecutora, la Unidad de Gestión del Programa (UGP), deberá incluir en los informes bianuales un reporte de desempeño ambiental y social de las obras del Programa, en base a los requerimientos exigidos en los planes que son parte del PGAS de las Ruta 1 y Ruta 2 del Programa. Si bien cada ruta del programa es independiente y estará siendo monitoreada por un equipo distinto, el informe a ser presentado deberá ser único y contener el cumplimiento con cada uno de los PGAS. Adicionalmente, para el caso del PRI y Plan de Adquisiciones de Predios se desarrollarán Planes de Monitoreo de las actividades de reasentamiento físico y expropiaciones, así como también el seguimiento post-reasentamiento y post- expropiaciones.  Finalmente, la UGP tendrá asignado un grupo de profesionales ambientales y sociales para implementar y dar cumplimiento con las salvaguardas ambientales y sociales del Banco, de acuerdo a lo acordado en el convenio de préstamo. | |
| **5. Requisitos Ambientales y Sociales** | |
| Con el fin de cumplir con los requisitos de las Políticas de Salvaguardias Ambientales y Sociales del Banco, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (**MOPT)** cumplirá a plena satisfacción del Banco con los términos contractuales y condiciones ESHS incluidos en el **Anexo B**. Estos términos y condiciones sólo podrán ser modificados mediante consentimiento previo por escrito del Banco, incluyendo el visto bueno de ESG. Estos incluyen (i) Condiciones Previas (CPs) al OPC y/o Directorio; (ii) condiciones estándar para la implementación de los Planes y medidas ESHS, como también de los requisitos para los informes y supervisión; (iii) las condiciones referidas a riesgos e impactos de relevancia; (iv) las condiciones que se incluyan en el Manual de Operaciones; (v) definiciones. Estas condiciones y definiciones se incorporarán al Acuerdo de Préstamo y por tanto el Prestatario estará obligado legalmente a cumplir con ellas.  Condiciones a ser cumplidas antes de OPC y/o la presentación del Préstamo al Directorio Ejecutivo:   1. Presentar la versión final del AAS de la Ruta 1 con la actualización del PGAS; 2. Presentar la versión final del AAS de la Ruta 2 con la actualización del PGAS; 3. Presentar el Informe de Consulta Significativa acerca del Plan de Reasentamiento Involuntario dirigida a los directamente afectados por la Ruta 1; 4. Presentar el Informe de Consulta Significativa del Plan de Adquisición Predial y Atención a Afectaciones dirigida a los afectados por de la Ruta 2; 5. Actualizar el AAS de la Ruta 1 y/o 2, en caso sea necesario de acuerdo a los últimos resultados de la consulta. | |
| **6. Resumen de Cumplimiento con Políticas de Salvaguardias del BID** | |
| Ver Anexo A. | |

**Anexo A: Resumen de Cumplimiento con las Políticas de Salvaguardias del BID**

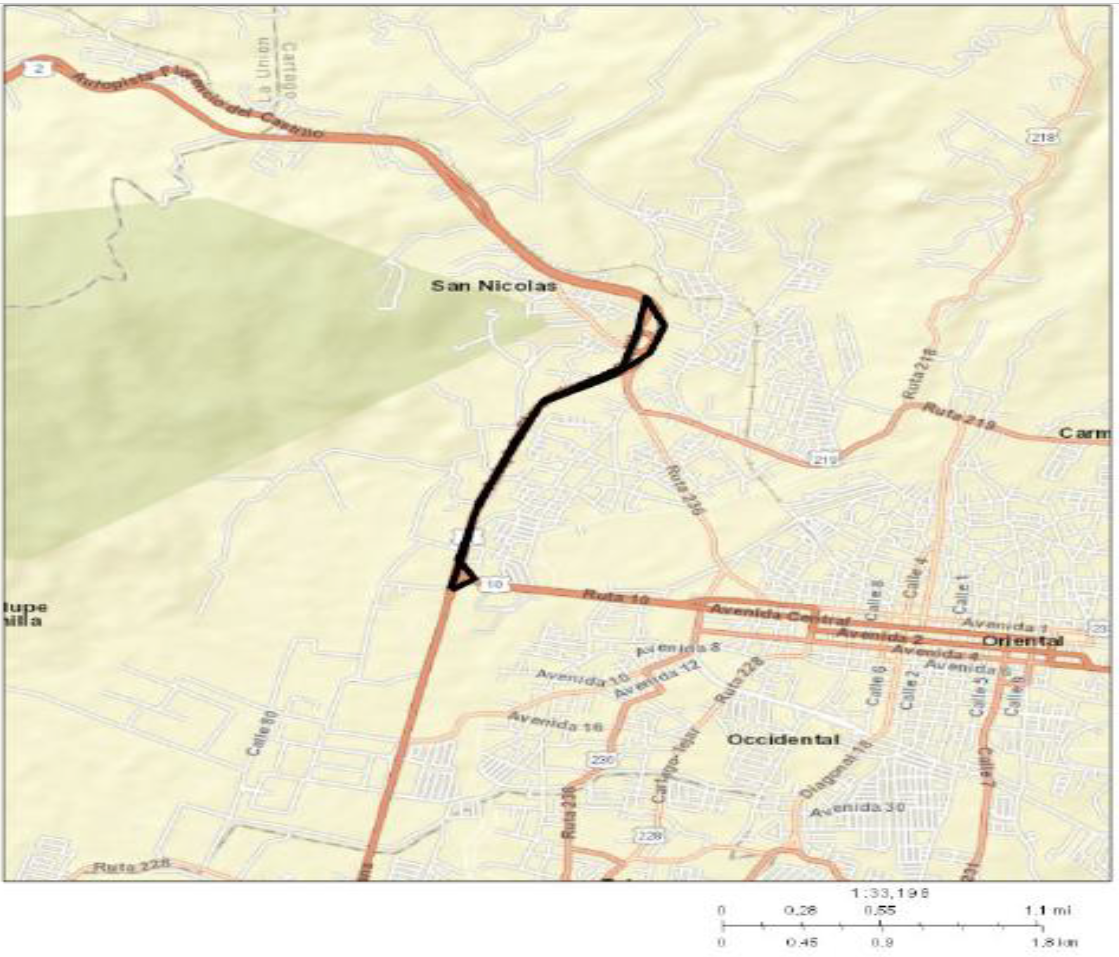
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Políticas / Directrices** | **Estado de Cumplimiento de Requisitos de Políticas / Directrices y Justificación** | **Requisitos / Acciones / Planes / Cronograma** |
| **OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias** | | |
| B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | Cumplimiento con el PGAS y respectivos PRI’s de la Ruta 1 y Ruta 2 del Programa, que han sido preparados de acuerdo a las legislaciones relevantes de Costa Rica.  Se estará supervisando la implementación de los diferentes planes. |
| B.3 Preevaluación y Clasificación | Cumplimiento pleno logrado | Se ha verificado a través del AAS y de las Misiones de Identificación y Análisis que los riesgos e impactos socioambientales se enmarcan en el universo de proyectos Categoría B. |
| B.4 Otros Factores de Riesgo | Cumplimiento pleno logrado | El proyecto del BID solo financiará las OBIS dentro de todo el trayecto San José- San Ramón, no obstante, el AAS y PGAS ha sido preparado de acuerdo a las salvaguardias socioambientales del banco para todo el trayecto y el compromiso del ejecutor es implementar el AAS, PGAS y PRI de acuerdo a ellos. |
| B.4 Otros Factores de Riesgo (Capacidad Institucional) | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | El Programa tendrá una Unidad de Gestión del Programa (UGP) que incluirá un grupo de profesionales ambientales y sociales para asegurar la gestión y cumplimiento de las salvaguardas ambientales del Banco. Para el caso de la Ruta 1, la UGP trabajará en estrecha coordinación con el Fideicomiso, quien participó en la preparación de la operación |
| B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales | Cumplimiento pleno esperado antes de aprobación. | El MOPT y Fideicomiso elaboraron los respectivos AAS, incluyendo PGAS del Programa. Las versiones finales del PGAS serán presentadas y publicadas respectivamente, una vez finalizado el proceso de consulta. |
| B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo  Plan de Restauración de Medios de Subsistencia[[5]](#footnote-5)) | Cumplimiento pleno esperado antes de aprobación. | Presentar las versiones finales del PRI y el plan de Adquisición Predial y Atención a Afectados de la Ruta 1 y Ruta 2. |
| B.6 Consultas (incluyendo consultas con mujeres, indígenas y/o minorías afectadas) | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | Las consultas acerca de las AAS y PGAS se hicieron y los informes incluyen los lineamientos adecuados. Las consultas pertinentes con las partes afectadas por reasentamiento físico involuntario y expropiaciones fueron hechas en julio de 2019 para la Ruta 1, y en agosto de 2019 para la Ruta 2; y los respectivos informes fueron debidamente publicados en el sitio web. |
| B.7 Supervisión y Cumplimiento | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación | La UGP presentará informes de supervisión bianuales que reportarán el cumplimiento socioambiental del programa con las políticas del banco, en un formato de un solo reporte, pero que deberá contener las especificaciones del cumplimiento del PGAS para cada ruta. |
| B.8 Impactos Transfronterizos | No Aplica | No Aplica |
| B.9 Hábitats Naturales | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación | De acuerdo con los AAS de cada ruta, los proyectos a ser financiados en el programa no generarán una conversión significativa ni degradación de los hábitats naturales. No obstante, podría haber afectaciones menores relacionados a la existencia de corredores biológicos, para ello se ha contemplado en el diseño incluir pasos de fauna. |
| B.9 Especies Invasivas | No Aplica | No Aplica |
| B.9 Sitios Culturales | No Aplica | No Aplica |
| B.10 Materiales Peligrosos | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación | De acuerdo con los AAS para cada ruta, durante la principalmente durante la fase de construcción del proyecto, se utilizarán combustibles, aceites, mezclas asfálticas. El PGAS de cada uno de los proyectos establece prácticas de manejo seguro de materiales peligrosos, el mismo que deberá ser monitoreado por la agencia ejecutora |
| B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación | El PGAS de los proyectos del programa incluyen medidas para evitar la contaminación de cuerpos de agua cercanos a los sitios de las obras, así como también medidas de gestión para evitar contaminación del suelo (por derrames y movimientos de suelo) y contaminación del aire por polvo y ruido, durante la fase constructiva.  El PGAS de cada uno de los proyectos contempla algunas medidas de mitigación para la fase operativa como por ejemplo el protocolo de Gestión Integral de Residuos Sólidos Ordinarios y Constructivos, que incluye limpieza de cunetas, alcantarillas y puentes, así como control de escorrentía y aguas residuales durante la etapa de operación, entre otros. |
| B.12 Proyectos en Construcción | No Aplica | No Aplica |
| B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo | No Aplica | No Aplica |
| B.14 Préstamos Multifase o Repetidos | No Aplica | No Aplica |
| B.15 Operaciones de Cofinanciamiento | No Aplica | No Aplica |
| B.16 Sistemas Nacionales | No Aplica | No Aplica |
| B.17 Adquisiciones | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación | Los requisitos ambientales, sociales y de salud y seguridad serán insertos en los contratos de licitación con las empresas contratistas y sus subcontratistas en caso de corresponder, así como las que provean materiales. Se entregará para revisión y no objeción de ESG los pliegos de licitación para revisar que estén adecuadamente reflejados estos requisitos |
| **OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales** | | |
| A.2 Análisis y, de ser necesario, gestión de escenario de riesgos tipo 2[[6]](#footnote-6). | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | El proyecto, clasificado como riesgo de desastres moderado no se estima que exacerba el riesgo a comunidades aledañas y/o medio ambiente, únicamente podrían ser agravados durante la fase constructiva. Para el caso de la Ruta 1 se ha determinado que, por estar expuesto a mayor número y más intensas amenazas, se deberá incluir en los diseños ingenieriles, análisis respecto a sismos, inundaciones y deslizamientos, incorporando también escenarios de cambio climático. |
| A.2 Gestión de contingencia en caso de emergencias (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional). | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación | Tanto para la Ruta 1 como para la Ruta 2, han sido incluidos en los AAS y como parte del respectivo PGAS un Plan de evaluación de eventos Naturales y plan de Contingencias, que identifica las principales amenazas e indica como el proyecto hará frente a ellas durante la fase constructiva. |
| **OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario** | | |
| Minimización del Reasentamiento | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | El PRI de la Ruta 1 y el Plan de Adquisición Predial y Atención a Afectados de la Ruta 2 presentaron esfuerzos de minimizar el reasentamiento. Si espera que se mantenga este requerimiento cuando se finalicen los diseños de las obras. |
| Análisis del Riesgo de Empobrecimiento | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | El PRI de la Ruta 1 y el Plan de Adquisición Predial y Atención a Afectados de la Ruta 2 presentaron una línea de base detallada con datos socioeconómicos precisos de forma a analizar el riesgo de eventuales impactos económicos y con dados desglosados por vulnerabilidad social. Se espera que se mantenga este requerimiento cuando se finalice los diseños de las obras. |
| Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento[[7]](#footnote-7) | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | El PRI de la Ruta 1 y el Plan de Adquisición Predial y Atención a Afectados de la Ruta 2 están adecuados con los lineamientos de la OP-710. |
| Consultas del Plan de Reasentamiento | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | Las consultas acerca de las AAS y PGAS si hicieron y los informes incluyen los lineamientos adecuados. Las consultas pertinentes con las partes afectadas por reasentamiento físico involuntario y expropiaciones fueron hechas en julio de 2019 para la Ruta 1, y en agosto de 2019 para la Ruta 2; y los respectivos informes fueron debidamente publicados en el sitio web. |
| **OP-765 Política Operativa sobre de Pueblos Indígenas** | | |
| Requerimiento de Evaluación Sociocultural | No Aplica | No Aplica |
| Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada / Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados | No Aplica | No Aplica |
| Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas | No Aplica | No Aplica |
| Cuestiones Relacionadas con la Discriminación y/o exclusión | No Aplica | No Aplica |
| Impactos Transfronterizos | No Aplica | No Aplica |
| Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados | No Aplica | No Aplica |
| **OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo** | | |
| Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | El MOPT en coordinación con el Fideicomiso, realizaron las consultas de la Ruta 1 y la Ruta 2 desarrollaron mecanismos que permitieron incrementar la participación de las mujeres durante los procesos de consulta. |
| Riesgo[[8]](#footnote-8) de igualdad de género y salvaguardias. | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | El Subcomponente de sostenibilidad y género, financiará actividades aquellas dirigidas al fortalecimiento de la equidad de género y diversidad en el sector transporte. |
| **OP-102 Política de Acceso a la Información** | | |
| Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envío de los documentos al Directorio | Cumplimiento previo a la aprobación del Directorio. | Se publicaron las versiones preliminares del AAS, PGAS y PRI del Programa de acuerdo a lo establecido en la OP-102, en la página web del proyecto previamente a la misión de análisis:  Se cumplió con la publicación de las versiones finales y de los informes de consulta antes de OPC. |
| Disposiciones de Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto | Cumplimiento logrado durante la fase de preparación y a ser mantenido durante la implementación. | Se actualizaron la publicación de los documentos socioambientales que se generen durante la implementación del Programa. |

**Anexo B. Requisitos Legales ESHS (Ambientales, Sociales, de Salud y Seguridad)**

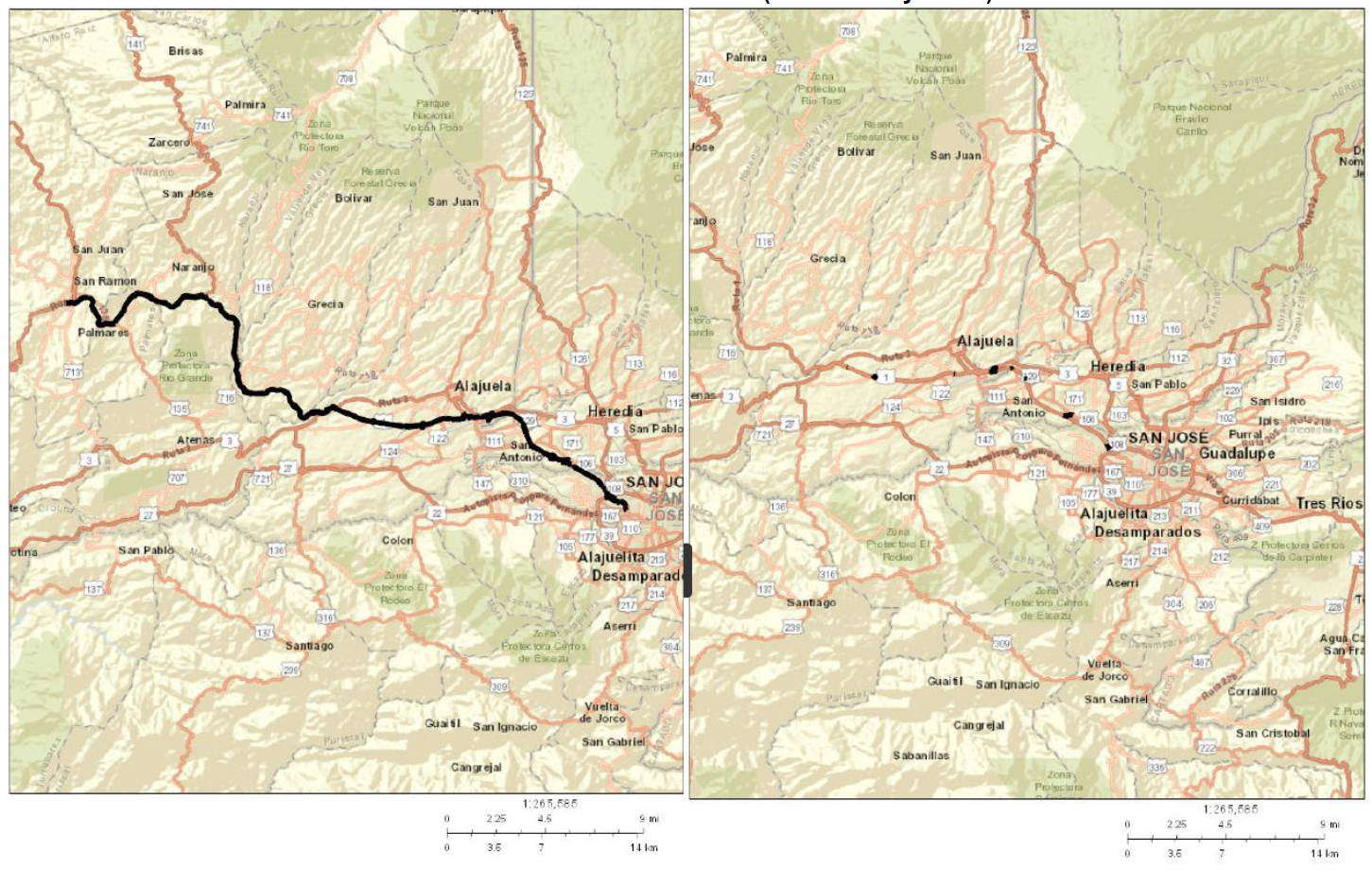
|  |
| --- |
| **A. Cláusula para incorporar en las Condiciones Especiales para todas las operaciones de Categoría A, B y FI-1** |
| El Prestatario acuerda diseñar, construir, operar, mantener y monitorear el Proyecto directamente o a través de la Agencia Ejecutora o a través de cualquier otro contratista, operador o cualquier otra persona que realice actividades relacionadas con el Proyecto de acuerdo con las disposiciones ambientales, sociales, de salud ocupacional previstas en los Análisis Ambientales y Sociales y Planes de gestión ambiental y social, y el Plan de Reasentamiento Involuntario de la Ruta 1 y el Plan de Adquisición Predial y Atención a Afectados de la Ruta 2. |
| **B. Cláusulas para incorporar en las Condiciones Especiales, caso por caso cuando estén justificadas** |
| * + 1. **Condiciones para desembolsos del préstamo.**   Condiciones previas a los primeros desembolsos   1. El Prestatario deberá presentar evidencia de que el Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) de la Ruta 1 y el Plan de Adquisición Predial y Atención a Afectados de la Ruta 2, en los términos acordados con el Banco, está completado *antes de primer desembolso*.   Justificación: Dado que los diseños finales son los que determinaran exactamente el número final de reasentados, es necesario que la versión final del PRI sea presentada en su forma final nuevamente al banco. |
| * + 1. **Condiciones Especiales de Ejecución.**  1. El Organismo Ejecutor, deberá completar el 100% de ejecución del Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) de la Ruta 1 y el Plan de Adquisición Predial y Atención a Afectados de la Ruta 2. Para los casos en que se detecte que sea necesario realizar acciones o incluir compensaciones adicionales para cumplir con la Política Operativa de Reasentamiento Involuntario (OP-710), se incluirán vía actualización de estos respectivos planes.   Justificación: Dado que cada obra es independiente en cuanto a su activación de la Política de Reasentamiento, se estima como condición que para aquellas obras que, si activen la política de reasentamiento, que el PRI haya sido ejecutado en su totalidad antes del inicio de cada obra.   1. El Prestatario deberá tener la liberación y/o disponibilidad de uso inmediato del 100% del Derecho de Vía.   Justificación: Dado que cada obra es independiente, se requiere que cada obra cuente con la liberación del derecho de vía en su totalidad antes del inicio de cada obra.   1. El Organismo Ejecutor deberá implementar procesos de participación con las partes interesadas en las obras previstas en el Programa para garantizar que las comunidades afectadas sean informadas y consultadas sobre el avance de las obras y la gestión socioambiental del Programa, y tener acceso a los mecanismos de resolución de conflictos; y (ii) divulgar cualquier evaluación y plan de gestión socioambiental relacionado con las obras.   Justificación: Si bien el proceso de consulta hasta el momento ha sido satisfactorio, como algunos diseños finales solo se obtendrán durante la ejecución del proyecto, es muy importante que se lleve a cabo una comunicación activa con los afectados por el proyecto durante la ejecución, cuando se tenga información de diseño más específica, por ejemplo, de cada una de las OBIS, para el caso de la Ruta 1. |
| **C. Disposiciones para incluir en el Reglamento Operativo ("ROP")** |
| Las siguientes disposiciones deberán incluirse en el ROP:  a) Cualquier cambio sustancial a los Planes de Mitigación Ambiental, Social, de Salud y Seguridad (ESHS en su acrónimo inglés) debe ser por escrito y aprobado por el Banco de manera consistente con las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del Banco.  Nota: la base legal para esta disposición se encuentra en las Condiciones Generales, Artículo 6.03, párrafo b).  b) Con respecto al Proyecto, el Prestatario notificará al Banco por escrito dentro de los diez (10) días de cualquier (1) posible incumplimiento material o real de los requisitos ambientales y sociales; (2) accidentes, incidentes u otros eventos importantes [p.ej. derrames, incendios, descargas de sustancias peligrosas]; (3) conflictos sociales significativos reales o inminentes; (4) Acción reguladora ESHS; o (5) cualquier riesgo e impacto ambiental y social recientemente identificado (causado por ejemplo por algún cambio final en el diseño), que pueda afectar los aspectos ambientales y sociales del Proyecto, en cada caso, dicha notificación incluirá acciones tomadas o propuestas con respecto a tales eventos.  Nota: la base legal de esta disposición se encuentra en las Condiciones Generales, Artículo 6.06, párrafo b) y el Artículo 7.02, párrafos c) y d).  c) El Prestatario deberá preparar y presentar a satisfacción del Banco, un Informe de Cumplimiento de ESHS (ESCR, por sus siglas en inglés), en la forma y contenido acordados con el Banco, como parte del informe de progreso semestral/bianual o, dentro de los 30 días del final de cada período calendario respectivo, y hasta dos años después de que se complete la construcción.  Nota: la base legal de esta disposición se encuentra en las Condiciones Generales, Artículo 7.02, párrafo a). |

**Anexo C: Mapas de las Rutas 1 y 2**

**Ruta 2 (Taras- La Lima) – 3.3 Kms**



**Ruta 1: San José -San Ramón (Toda la vía vs. Obras Impostergables (OBIS)**



1. La Ruta 2 no activa la Política de Reasentamiento, en ese sentido, el PRI, solamente está enfocado a la adquisición de predios. [↑](#footnote-ref-1)
2. En el IGAS se utiliza el término de Obras Impostergables (OBIS), que se refiere a una lista de obras o intervenciones civiles a nivel de infraestructura vial, que se consideran necesarios y urgentes de implementar para atender, de forma pronta y razonable. 16 de estas obras son parte de la ampliación del Corredor Vial San José-San Ramón -Ruta 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. De un screening inicial realizado para las áreas del proyecto si bien se constataba la inexistencia de yuxtaposición con áreas protegidas, el resultado arrojó el potencial cruce del área con algunas especies, que durante el proceso de preparación del AAS se constató que no existían en el área. [↑](#footnote-ref-3)
4. Cabe señalar que el Plan de Contingencias también incluyen eventos no naturales como emergencias causadas por incendios, etc. [↑](#footnote-ref-4)
5. OP-703 aplica cuando los impactos de los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (para más información, ver Orientación transitoria en instrumentos para Desplazamiento físico, Desplazamiento económico y Pérdidas económicas bajo OP-710 y OP-703 (TG-005)) [↑](#footnote-ref-5)
6. El escenario de riesgo tipo 2 ocurre cuando la operación tiene el potencial de exacerbar el riesgo asociado a amenazas para la vida humana, la propiedad, el medio ambiente y el propio proyecto. [↑](#footnote-ref-6)
7. OP-710 aplica cuando los impactos de los medios de vida conducen al desplazamiento físico (para más información, ver Orientación transitoria en instrumentos para Desplazamiento físico, Desplazamiento económico y Pérdidas económicas bajo OP-710 y OP-703 (TG-005)) [↑](#footnote-ref-7)
8. 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. [↑](#footnote-ref-8)