

HONDURAS
PROGRAMA DE REHABILITACION DE CORREDOR AGRICOLA
(HO-L1033)

PERFIL DE PROYECTO (PP)

I. DATOS BÁSICOS

Título del Proyecto:	Programa de Rehabilitación de Corredor Agrícola		
Número del Proyecto:	HO-L1033		
Equipo de Proyecto:	Rafael Acevedo, Jefe de Equipo; Miroslava Nevo (INE/TSP); Trinidad Zamora (TSP/CHO); Miguel Coronado (LEG/SGO) y Caterina Vecco (INE/TSP).		
Prestatario:	República de Honduras		
Organismo Ejecutor:	Secretaria de Obras Publicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)		
Plan de Financiamiento:	BID (CO):	US\$	40 millones
	Local:	US\$	4 millones
	Total:	US\$	44 millones
Salvaguardias:	Políticas identificadas: B.03 y B.11 Categoría: B		

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Contexto General

- 2.1 La infraestructura Vial. La red de caminos de Honduras tiene una longitud de 14,036 Km., de los cuales 3,276 Km. (23%) corresponden a la red vial principal, 2,555 km (18%) a la red secundaria y 8,205 km (59%) a la red vecinal. La red principal se encuentra pavimentada en un 78% y la red secundaria en un 16%. El transporte por carretera es el principal medio de movilización de personas y bienes con que cuenta el país. Los indicadores de red muestran una baja densidad de red pavimentada y de red total respecto a población y superficie, ubicándose entre los países con menor desarrollo de red vial de Centroamérica.
- 2.2 El sector agropecuario es el mas importante de la economía hondureña, sin embargo la posibilidad de expansión productiva sostenible se ve reducida por varios factores entre los cuales se puede mencionar las dificultades de transporte y acceso hacia la mayoría de las zonas productivas del país debido a la deficiente infraestructura vial existente en y hacia dichas zonas. Las zonas mas productivas del país se encuentran ubicadas en los departamentos de Atlántida (valle del Aguan), Olancho (valles de Agalta y Guayape) y en el Paraíso (valle de Jamastrán) incluye zonas ganaderas y de producción de banano, café, aceite de palma africana, maíz, frijoles, comestibles, hortalizas, frutas, etc.

- 2.3 La Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) tiene a su cargo la formulación, coordinación, ejecución y evaluación de las políticas relacionadas con el sector vial, las concesiones de obras públicas, el urbanismo, el transporte aéreo, marítimo y terrestre, y el sector vivienda. En el nivel ejecutivo, la gestión del sector vial como tal es responsabilidad de: (i) la Dirección General de Carreteras (DGC) para la construcción de obras y gestión de la red, con el apoyo del Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución (GGPE); y (ii) El Fondo Vial (FV)¹ para el mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia de la red vial. El FV es un organismo desconcentrado que inició operaciones en 2001, con el principal objetivo de asegurar el sostenimiento financiero y la ejecución continuada y adecuada del mantenimiento de la red. En el presente año el FV tiene una asignación de recursos de aproximadamente US\$50 millones y para el próximo esa asignación se ha incrementado a US\$55 millones de conformidad con lo acordado con la cuenta del milenio.
- 2.4 **Sistema de Control de Pesos y Dimensiones.** En el proyecto de transporte suscrito entre el Gobierno de Honduras y la Corporación del Desafío del Milenio (MCA) se incluyó un componente de US\$4.7 millones destinado a fortalecer el sistema de control de pesos y dimensiones de los vehículos que circulan por la red vial nacional, para su implementación se firmó un memorando de entendimiento entre SOPTRAVI, FV y MCA. Para la implementación se requiere la revisión y ajuste del marco legal para adecuarlos a los compromisos centroamericanos previamente adquiridos y modificar la ley de creación del Fondo Vial para asignarle la responsabilidad de regular y controlar el sistema. Asimismo, se han definido una red de estaciones de control².
- 2.5 La responsabilidad del manejo de proyectos viales en el área ambiental y social es de la Unidad de Gestión Ambiental (UGA), la que tiene capacidad de realizar estudios de impacto ambiental y social, en cumplimiento de la legislación hondureña en la materia, para luego poner a consideración de la Entidad rectora en la materia, la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA) la clasificación de los proyectos y los planes de mitigación ambiental correspondientes.
- 2.6 **Justificación y estrategia del proyecto.** En el marco del “Plan de Nación”, presentado por el Gobierno ha establecido objetivos específicos para adecuar la infraestructura vial buscando hacer más competitivo al país y promoviendo la actividad económica. En este contexto, ha priorizado explícitamente la reconstrucción, rehabilitación, pavimentación, ampliación y mantenimiento de la red vial principal del país. Dentro de estas prioridades se ha incluido la rehabilitación y

¹ El FV se creó por Decretos Legislativos N° 131/93 y 286/98 del Congreso Nacional, con los objetivos de: (i) asegurar el sostenimiento financiero y la ejecución continuada del servicio de mantenimiento de la red; (ii) captar recursos financieros para ser utilizados en mantenimiento rutinario y periódico de la red; (iii) promover una mayor participación del sector privado en la solución de los problemas del servicio de mantenimiento vial; y (iv) fomentar la generación de empleo y crear fuentes de trabajo en el área rural mediante el Programa de Microempresas (red pavimentada) y el Programa de Peones para la limpieza del derecho de vía (red no pavimentada).

² Durante la preparación del programa se buscará complementar esta iniciativa con un componente para el financiamiento de estaciones de control en el corredor agrícola.

pavimentación del corredor Agrícola, para mejorar el acceso desde los centros de producción a los mercados. Este corredor comunica los Departamentos de Colón, Olancho y se integrará con el Corredor Turístico (El Progreso-Tela-Ceiba-Sabá-Tocoa-Puerto Castilla), así como con la carretera Tegucigalpa- Catacamas ([ver mapa](#)). El proyecto es de gran importancia para el país debido a que mejorará las condiciones de transporte

- 2.7 Los beneficios resultantes incluyen una mayor accesibilidad y transitabilidad, la reducción de tiempos de viaje y costos de operación y la mejora en la seguridad de viaje, pero más importante aún será la aparición de una oferta de transporte más amplia y variada, mejor acceso a los mercados de productos y bienes y disponibilidad de servicios sociales, entre otras. Esta accesibilidad apoyara los esfuerzos del gobierno en materia de la mejora de la competitividad del país

B. Objetivo y resultados esperados

- 2.8 El objetivo general del Programa es la mejora sostenible de las condiciones del transporte de carga y pasajeros en el corredor agrícola. Los objetivos específicos son (i) reducir los costos de operación y tiempos de viaje; (ii) incrementar la integración regional del país a través de las mejoras en accesibilidad; y (iii) mejorar las condiciones de vida de la población de las zonas dentro del área de influencias del proyecto.
- 2.9 Para lograr estos objetivos, el programa se estructura con las siguientes componentes: (i) rehabilitación y pavimentación del corredor agrícola (aproximadamente 168 km) incluyendo rehabilitación de sus puentes y seguridad vial; (ii) administración, estudios y supervisión; (iii) fortalecimiento institucional; y (iv) un programa piloto de formación de microempresas de mantenimiento con pobladores indígenas de la zona. El corredor agrícola comunica el Departamento de Olancho con el Atlántico de Honduras, sección Telica – Bonito Oriental-Trujillo. El tramo Telica-San Francisco de la Paz (long 21.5 Km.) fue rehabilitado y las obras se concluyeron recientemente. El tramo San Francisco de la Paz – Gualaco (long 30.7 Km.) se encuentra en proceso de rehabilitación, con recursos propios. El Proyecto consistiría en la rehabilitación de la carretera Gualaco- Bonito Oriental- Trujillo.
- 2.10 El monto inicialmente previsto es de US\$44 millones, de los cuales el Banco financiará US\$40 millones y US\$4.0 millones de contrapartida local. Los principales resultados esperados y que son parte esencial para la mejora de la competitividad de la economía son: i) el mejoramiento de la transitabilidad del Corredor Agrícola y facilitación de acceso de productos de esa zona hacia el centro del país y hacia la costa atlántica; ii) disminución de los costos de operación y de tiempos de viajes y iii) reducción de los niveles de accidentalidad vial,

III. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 La experiencia del Banco en programas de infraestructura vial en Honduras ha sido amplia, en particular en operaciones relacionadas con la ampliación y mejoramiento de la ruta CA-5, (1565/SF-HO y 1910/SF-HO); del Corredor Turístico (1907/BL-HO); del corredor Logístico (2017/BL-HO). Asimismo, se ha venido trabajando, además, de manera coordinada con los demás donantes, específicamente en el mejoramiento y rehabilitación de la CA-5 donde, las obras se financian con recursos del Banco, Banco Mundial, BCIE y la Corporación del Desafío del Milenio, un gran porcentaje de la longitud de este corredor (que va del Pacífico al Atlántico) está en construcción. Esta Participación y las lecciones aprendidas de la ejecución de los mismos permite un entendimiento sobre la importancia de la continuidad institucional y el apoyo permanente del Banco para el desarrollo de diferentes Programas de inversión en el curso de los años. Por tal razón esta operación incluye un componente de fortalecimiento institucional que apoya estudios y desarrollos preparados en anteriores operaciones.
- 3.2 **Estudios del Proyecto.** SOPTRAVI contrató con recursos propio los diseños de ingeniería, factibilidad económica y los Planes de Gestión Ambiental (PGAS), para los tramos Gualaco-San Esteban-El Carbonal - Bonito Oriental con diferentes empresas consultoras locales. Dichas contrataciones muestran diferentes estados de avance y espera que para fines de enero se contará con todos los diseños de las obras y PGAS correspondientes a 130km del corredor agrícola. Los estudios para el tramo entre Bonito Oriental y Trujillo, ramal Puerto Castilla (long: 50 km) serán incluidos en el componente de estudios del financiamiento.

IV. SALVAGUARDIAS Y ESTRATEGIA AMBIENTAL

- 4.1 **Salvaguardias.** Los tramos a intervenir corresponden a vías existentes en su totalidad y no se prevén cambios al trazado. La zona del proyecto no cruza áreas de interés ecológico ni zonas de preservación, pero en el tramo entre Gualaco y San Francisco de La Paz, cruza una zona poblada por la comunidad PETCH. La clasificación del proyecto como tipo B en conformidad con la Política OP-703, corresponde al hecho de que toda obra de infraestructura genera impactos sobre el medio ambiente, en este caso por el movimiento de tierras, transporte de materiales, pavimentación, instalación de campamentos y otras actividades típicas de proyectos viales. Sin embargo, dado que no existen tramos nuevos y se aprovecharán las obras de arte existentes, no se requiere de la elaboración de un estudio de impacto ambiental. SOPTRAVI ha contratado los diseños de ingeniería que incluyen la elaboración de Planes de Manejo Ambiental y Social (PMAS), que incluirán medidas de prevención y mitigación correspondientes a los diferentes impactos esperados, que incluyen: manejo de aguas; manejo de suelos y control de erosión; manejo y disposición final de residuos sólidos; conservación, restauración y compensación de cobertura vegetal; señalización y manejo de tránsito; manejo de materiales de construcción; gestión social e información; salud ocupacional y seguridad industrial; capacitación. Asimismo, incluirán Planes de Monitoreo y Seguimiento, así como la obligatoriedad de contar con especialistas socio

ambientales para la supervisión de las obras y dentro de los equipos de contratistas y subcontratistas. Los costos de los PMAS serán incluidos en los costos de las obras correspondientes. En consecuencia con la política operativa de pueblos indígenas, se propone la ejecución de un programa piloto de mantenimiento con microempresas, con miembros de la comunidad PETCH.

- 4.2 La responsabilidad del manejo de proyectos viales en el área ambiental y social es de la Unidad de Gestión Ambiental (UGA) de SOPTRAVI, la que tiene capacidad de realizar estudios de impacto ambiental y social, en cumplimiento de la legislación hondureña en la materia, para luego poner a consideración de la Entidad rectora en la materia, la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA) la clasificación de los proyectos y los planes de mitigación ambiental correspondientes. Esta unidad recibe recursos de fortalecimiento como parte de las operaciones en ejecución.

V. ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 5.1 **En términos institucionales y fiduciarios** el Organismo Ejecutor del Programa será SOPTRAVI, quien actuará por intermedio del Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución (GGPE) dependiente de la Dirección General de Carreteras (DGC). La DGC tiene como funciones generales el planeamiento, programación, construcción, contratación, supervisión, y el mejoramiento de las carreteras y puentes que comprenden la red vial. El GGPE es parte de la estructura organizacional de la DGC, cuenta con funcionarios de planta capacitados y una organización eficiente para el control físico y financiero de sus proyectos y se ha equipado y fortalecido institucionalmente con el apoyo de anteriores programas del Banco. Cuenta, además, con apoyo de una Firma Especializada, que lo asiste en los temas técnicos y procesos administrativos relacionados con la ejecución. El GGPE ha administrado exitosamente las anteriores operaciones del Banco en el sector, y está en capacidad de administrar completamente el Programa, llevar la contabilidad y presentar los informes semestrales correspondientes de progreso de la ejecución.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 6.1 Se prevé la presentación de la operación al Directorio en el primer trimestre de 2009, estando los principales hitos relacionados con el avance de los estudios técnicos económicos y ambientales de preparación, los cuales ya han sido contratados con recursos propios y se encuentran en ejecución, estando prevista su terminación entre fines de diciembre 2008 y enero de 2009. Asimismo, se tramitará una cooperación técnica para el financiamiento del desarrollo del piloto de mantenimiento por microempresas formados por pobladores de los PETCH.

HONDURAS
PROGRAMA DE REHABILITACION DE CORREDOR AGRICOLA
(HO-L1033)

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication	
	Project Type	Investment Loan	
	Additional Operation Details		
	Country	Honduras	
	Project Status	New Operation	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail	
	Team Leader	Rafael M. Acevedo-Daunas	
	Project Title	Programa de Mejoramiento del Corredor Agrícola	
	Project Number	HO-L1033	
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>	
	Assessment Date	2008-11-13	
	Assessment Number	2008-11134331-2	
	Additional Comments		
SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Project Type	Investment Loan	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential to affect Indigenous People (also see Indigenous Peoples Policy).	Resettlement and Indigenous People (B.01)
		The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
		Other environmental and social sustainability issues that the Project Team considers to be a risk for this operation. (e.g. wood sourced from Amazon rainforest).	(B.04)
		Potential to cause air, soil or water contamination (also see B.10).	(B.11)
	Potential Safeguard Policy Items	No potential issues identified	
	Recommended Action	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments		
ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Rafael M. Acevedo-Daunas	
	Title		
	Date	2008-11-13	

HONDURAS
PROGRAMA DE REHABILITACION DE CORREDOR AGRICOLA
(HO-L1033)

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	IDB Sector		Transportation and Communication
	Project Type		Investment Loan
	Additional Operation Details		
	Country		Honduras
	Project Status		New Operation
	Investment Checklist		Infrastructure Road and Rail
	Team Leader		Rafael M. Acevedo-Daunas
	Project Title		Programa de Mejoramiento del Corredor Agrícola
	Project Number		HO-L1033
	Safeguard Specialist(s)		<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date		2008-11-13
	Assessment Number		2008-11130953-2
	Additional Comments		
PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions / Recommendations	<p>Category "B" operations normally require an environmental impact analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</p> <p>However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</p> <p>The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or similar) containing the E&S Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) plus the Safeguard Policy Filter and Screening Form Reports.</p> <p>These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP).</p>	
SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks		Potential Solutions
	Generation of solid waste is <u>moderate</u> in volume and does not include <u>hazardous materials</u> .		Solid Waste Management: The client 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.
	The operation presents potential for positive impacts or opportunities for the indigenous people		Opportunities for Indigenous People: The project team should contact GDI and ESG to further develop the opportunity.
ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening: Rafael M. Acevedo-Daunas		Date: 11/13/2008
	Comments: Se prevé realizar un piloto de microempresas con la comunidad PECH para mantenimienot de la vía.		

HONDURAS
PROGRAMA DE REHABILITACION DE CORREDOR AGRICOLA
(HO-L1033)

Estrategia Ambiental y Social

El proyecto vial se encuentra ubicado en la parte centro-norte de la república de Honduras y pretende mejorar el acceso desde Tegucigalpa hasta Trujillo en la costa norte de Honduras. El proyecto tiene los siguientes tramos: Trujillo-Bonito Oriental (23 km), Bonito Oriental-El carbón (28 km), el Carbón-San Esteban (26 km), y San Esteban-Gualaco (27 km) .

De norte a sur, el primer tramo desde Trujillo hasta Bonito Oriental, fue originalmente pavimentado y permitía dar acceso desde una zona procesadora de maderas hasta Puerto Castilla, para permitir la exportación de subproductos de esa industria. Los tramos comprendidos entre Bonito Oriental y San Francisco de la Paz, no han sido pavimentados nunca, cuentan con un derecho de vía amplio y suficiente para el mejoramiento de la vía y son transitables de manera permanente. Mas de un 70% del trayecto es plano y solamente hay dos secciones de topografía quebrada. Se realizó un relevamiento de puentes y alcantarillas y no hay necesidad de construir nuevas obras de arte. Algunas alcantarillas metálicas han sufrido procesos de corrosión que requerirán algunos trabajos de reemplazo o recubrimiento de las tuberías existentes.

Desde San Francisco de la Paz hacia el sur, la carretera fue mejorada recientemente y se encuentra en excelentes condiciones de transitabilidad. El tramo hasta Gualaco, está siendo contratado con fondos propios del gobierno de Honduras.

El proyecto pretende mejorar la vía, mediante el refuerzo de la base y la aplicación de un riego asfáltico doble, proceso similar al realizado para las secciones recientemente terminadas. Este trabajo requiere de maquinaria pesada, en su mayor parte motoniveladoras y compactadoras, además de volquetas para acarreo y transporte de material.

Las canteras que se van a utilizar, están siendo utilizadas para al mantenimiento rutinario de la vía y al parecer no se requerirá de la apertura de nuevas fuentes de materiales. Sin embargo, está previsto que de necesitarse, se obtengan los permisos ambientales necesarios y la supervisión de los procesos de extracción, transporte, disposición y recuperación de fuentes de materiales sean incorporadas al plan de manejo ambiental de la obra y cuenten con revisión y seguimiento por parte de las empresas que sean adjudicatarias del contrato de supervisión de obras.

El trazado de la vía es adecuado y no atraviesa poblaciones de importancia que ameriten hacer desvíos o ampliar el derecho de vía. En la sección intermedia de San Esteban – El Carbón, hay un asentamiento de la comunidad indígena PETCH, que cuenta con instalaciones de escuelas, centro comunitario y servicios diversos, algunos de los cuales han sido construidos con dineros provenientes de donaciones de la comunidad internacional.

HONDURAS
PROGRAMA DE REHABILITACION DE CORREDOR AGRICOLA
(HO-L1033)

Impactos Ambientales y Sociales

Los impactos ambientales que se esperan de los trabajos de mejoramiento son: Para la construcción, emisiones atmosféricas por explotación y transporte de materiales, posibilidad de contaminación de corrientes de agua por aporte de materiales de construcción, grasas y aceites, molestias a la población por partículas del tráfico vehicular, por ruido, generación de desechos sólidos de obra y de campamentos, y otros impactos típicos de obras civiles de menor porte.

Dado el tamaño de los tramos, no habrá influjo masivo de trabajadores ni construcción de campamentos de gran tamaño, se espera poder alojar a l personal en las poblaciones ubicadas a lo largo de la vía y las distancias de transporte a los sitios de obra será relativamente corto dado que se contratará la obra por subtramos.

Desde el punto de vista social, habrá una presión sobre los servicios disponibles en las poblaciones y existe la posibilidad de un incremento en enfermedades infecto-contagiosas como resultado del incremento temporal de pobladores.

Todos los impactos son temporales dado que los permanentes se generaron hace varias décadas con la apertura de la vía original.

Estrategia Social y Ambiental

Dado que los impactos esperados son fácilmente mitigables, el equipo de proyecto plantea como estrategia de manejo social y ambiental, la implementación de planes de manejo ambiental como parte de todos los contratos de obra. La unidad ambiental de SOPTRAVI cuenta con experiencia en manejo de proyectos mas complejos que este y ya tiene la base de conocimientos para dar un seguimiento al proyecto. Como parte de los contratos de supervisión de obras se plantea la exigencia de contar con profesionales dedicados ala supervisión de las obras, al contacto con los vecinos del proyecto y a asegurar la corrección de cualquier tipo de pasivo ambiental que pueda presentarse.

Como resultado final de la supervisión se deberá emitir un certificado de conformidad de uqe se ha dado un manejo adecuado alas obras, se han atendido las inquietudes de los pobladores y se han corregido las anomafas que se hayan podido generar.

Oportunidad para la comunidad PETCH

La comunidad PETCH tiene un nivel de desarrollo mediano y como parte de sus actividades cuenta con pequeños talleres artesanales y actividad agrícola. Como parte de un objetivo secundario de apoyar la organización comunal, se plantea la creació de una microempresa comunitaria para mantenimiento vial. Para este efecto, se está procesando una cooperación técnica apoyada por el gobierno de Corea y se trabajará con el Fondo Vial de Honduras, que cuenta con experiencia en microempresas de mantenimiento.

Igualmente se buscará interactuar con operaciones del Banco en el área social para tratar de promover las otras actividades productivas de las comunidades vecinas buscando incrementar los beneficios del proyecto.

HONDURAS
PROGRAMA DE REHABILITACION DE CORREDOR AGRICOLA
(HO-L1033)

Índice de Trabajo Sectorial Concluido y Propuesto

mas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Opciones técnicas y diseño	Diseños de ingeniería y planes de manejo socioambiental	31/01/09	
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Estudio de Factibilidad Económica del Proyecto	31/01/09	
Manejo financiero, temas fiduciarios y sistemas de seguimiento y evaluación.	Se cuenta con una evaluación institucional y financiera realizada para la operación (2017/BL-HO), la cual se utilizará para diseñar las actividades complementarias necesarias para el fortalecimiento institucional de SOPTRAVI	31/01/09	
Recolección de información y análisis para reportar resultados.	Equipo de Proyecto. Misión de Análisis	02/02/09	
Análisis institucional/ de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad de implementación.	Misión de Análisis se revisará con las autoridades de SOPTRAVI la eventual necesidad de mejorar la capacidad de ejecución	02/02/09	
Grupos interesados y ambiente político	-	-	
Salvaguardias sociales y ambientales	Referirse a los anexos I, II y III	-	
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país/ sector.	-	-	