



**Banco Interamericano de
Desarrollo**

**Ministerio de Economía
EL SALVADOR**

MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

**PROGRAMA DE CORREDORES PRODUCTIVOS
(ES-L1075)**

Septiembre, 2013

CONTENIDO

[Click here to enter text.](#)

LISTA DE ACRÓNIMOS

AAM	Acuerdos Ambientales Multilaterales
AECI	Agencia Española de Cooperación Internacional
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CCTI	Comunidades Campesinas con Tradición Indígena
EAE	Evaluación Ambiental Estratégica
EsIA	Estudio de Impacto Ambiental y Social
EIAR	Evaluación de Impacto Arqueológico
EIS	Estudio de Impacto Social
FIDA	Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola
FOCAM	Fondo de Crédito para el Medio Ambiente
FOMILENIO	Fondo del Milenio
FSAAP	Ficha Socio-Ambiental de Análisis Preliminar
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
ISAS	Informe Socio-Ambiental de Seguimiento
ISAF	Informe Socio-Ambiental Final
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
ONG	Organizaciones no Gubernamentales
PGIT	Plan de Gestión de Impactos Transfronterizos
PGRD	Plan de Gestión del Riesgo de Desastres
PMMP	Pan de Manejo de Materiales Peligrosos
RSAS	Informe Socio-Ambiental de Seguimiento
RSAF	Informe Socio-Ambiental Final
PA	Permiso Ambiental
PIB	Producto Interno Bruto
PMA	Programa de Manejo Ambiental
PNUD	Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo
PRI	Plan de Reasentamiento Involuntario
PPI	Plan de Pueblos Indígenas
PPPCF	Plan de Protección del Patrimonio Cultural y Físico
RAMSAR	Convención sobre los Humedales

DEFINICIONES¹

Adaptación al cambio climático. Ajuste de los sistemas naturales o humanos en respuesta a los efectos de estímulos climáticos reales o previstos, que modera los perjuicios o brinda oportunidades beneficiosas.

Amenazas naturales. Procesos o fenómenos naturales que tienen un impacto en la biósfera y pueden constituir un hecho dañino. Esas amenazas incluyen terremotos, temporales, huracanes, aludes, maremotos, erupciones volcánicas, inundaciones, incendios forestales y sequías o una combinación de estos fenómenos, así como las que puedan ser provocadas por el ser humano, incluidas las relacionadas con el cambio climático.

Área de influencia directa² (AID). Es el ámbito geográfico donde se presentarán de manera evidente los impactos ambientales y sociales producidos por una carretera. El AID corresponde usualmente: i) el derecho de vía donde se asentará la infraestructura vial bajo análisis; ii) la franja formada a lo largo del trazado de la vía hasta un kilómetro (1 km) a cada lado de su eje; y iii) las franjas de territorio formadas a 200 m a cada lado de los ejes de las vías de acceso hacia la carreta o desde ella hacia las áreas de uso y explotación (campamentos, plantas de asfalto, plantas chancadoras, canteras, depósitos de materiales excedentes, almacenes, patios de máquinas, entre otros).

Área de influencia indirecta³ (AII). Es el territorio en el que se producen impactos debidos a las actividades inducidas por el proyecto vial. El AII incluye usualmente: i) la red vial vinculada al proyecto; ii) las zonas productivas agrícolas y ganaderas asociadas con la carretera; y iii) las ciudades y los poblados conectados por la vía. El AII se toma usualmente a la franja de territorio que se forma a lo largo del eje de la vía hasta diez kilómetros (10 km) a cada lado del trazado-

Asistencia humanitaria. Provisión de productos básicos y materiales necesarios para prevenir y aliviar el sufrimiento humano durante una operación de socorro en caso de desastre. La asistencia en esas circunstancias posiblemente consistirá en alimentos, prendas de vestir, medicamentos y equipos de hospital.

Bienes y servicios ambientales. Los ecosistemas y el ambiente son fuente de bienes (tales como agua potable, productos forestales, recursos genéticos, entre otros) y servicios (aire limpio, flujos hidrológicos, corredores de biodiversidad,

¹ A menos que se indique lo contrario, tomadas directamente de las definiciones contenidas en las Políticas OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales; OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y OP-765 de Pueblos Indígenas del Banco Interamericano de Desarrollo.

² Texto unificado a partir de varias definiciones y convenciones.

³ Texto unificado a partir de varias definiciones y convenciones.

protección contra inundaciones, etc.), para los cuales la sociedad les asigna un valor, ya sea de tipo social, ético o económico. El realzar estos valores e implementar mecanismos financieros sostenibles constituye una estrategia importante adoptada en forma creciente por los países para la conservación de sus ecosistemas y medio ambiente.

Cambio climático. Cambios significativos en las estadísticas de las mediciones del promedio o la variabilidad del clima en un lugar o región en un período prolongado de estudio (generalmente décadas o más).

Compensación. Pago en dinero⁴ o especie al que tienen derecho las personas afectadas según lo dispuesto por normas o leyes del gobierno.

Conversión significativa. Eliminación o disminución grave de la integridad de un hábitat crítico o natural causada por un cambio radical de largo plazo en el uso de la tierra o del agua. La conversión puede incluir, por ejemplo, desmonte, reemplazo de vegetación natural (con cultivos o plantaciones de árboles); inundaciones permanentes (en el caso de una represa, por ejemplo); drenaje, dragado, llenado o canalización de humedales, o minería a cielo abierto. Tanto en los ecosistemas terrestres como acuáticos, la conversión de hábitats naturales puede ocurrir como resultado de una contaminación severa. La conversión puede resultar directamente de la acción de un proyecto o a través de un mecanismo indirecto (asentamientos inducidos a lo largo de un camino, por ejemplo).

Degradación. Modificación de un hábitat natural o crítico que reduzca sustancialmente su capacidad de mantener poblaciones viables de especies nativas.

Derecho de vía⁵ (DDV). Es la franja de terreno destinada a la construcción, el mantenimiento, las futuras ampliaciones de la vía, los servicios de seguridad, y los servicios auxiliares y desarrollo paisajístico, entre los más importantes, que incluye la estructura de la vía, las bermas, los taludes y toda área adyacente a la plataforma. El ancho del DDV se mide horizontalmente y verticalmente a partir del eje de la vía es una distancia fija que está establecida por la legislación⁶.

Derechos Indígenas. Incluyen los derechos de los pueblos y personas indígenas⁷, ya sean originados en la legislación indígena emitida por los Estados, en la legislación

⁴ La política de reasentamiento del BID promueve la reposición en especie con el propósito que las condiciones de vida de la población se mantengan o mejoren. Igualmente impulsa a que la indemnización económica el último recurso a considerarse.

⁵ Definición tomada de la Administradora Boliviana de Carreteras –ABC.

⁶ Por ejemplo en Bolivia y la Argentina esta distancia está fijada a 50m a cada lado del eje de la vía.

⁷ Cuando coexistan derechos colectivos e individuales, se dará deferencia a los derechos colectivos, particularmente en lo referente a derechos sobre tierras, territorios, y recursos naturales.

nacional pertinente, en las normas internacionales⁸ aplicables y vigentes para cada país, o en los sistemas jurídicos indígenas⁹, que en su conjunto pasan a denominarse “las normas de derecho aplicables”¹⁰. Se considerará a los sistemas jurídicos indígenas de acuerdo a las reglas para su reconocimiento establecidas en la legislación del país correspondiente. En ausencia de dichas reglas se reconocerá dichos sistemas siempre y cuando sean consistentes con la legislación nacional y no contradigan los derechos fundamentales establecidos en la legislación nacional y en las normas internacionales¹¹. En caso de existir distintas normas potencialmente aplicables se utilizara aquellas que proporcionen mayores beneficios o protección a la población afectada.

Desarrollo con identidad de los pueblos indígenas. Se refiere a un proceso que comprende el fortalecimiento de los pueblos indígenas, la armonía con el medio ambiente, la buena administración de los territorios y recursos naturales, la generación y el ejercicio de autoridad, y el respeto a los valores y derechos indígenas, incluyendo derechos culturales, económicos, sociales e institucionales de los pueblos indígenas, de acuerdo a su propia cosmovisión y gobernabilidad. Este concepto se sustenta en los principios de equidad, integralidad, reciprocidad y solidaridad y busca consolidar las condiciones en que los pueblos indígenas y sus integrantes puedan contar con bienestar y crecer en armonía con su entorno, aprovechando para ello, según sus propias prioridades, el potencial de sus bienes culturales, naturales y sociales.

Desastre. Perturbación grave del funcionamiento de una sociedad, una comunidad o un proyecto, que provoca pérdidas humanas, materiales, económicas o ambientales grandes o graves, que superan la capacidad de la sociedad, la comunidad o el proyecto afectado para hacerle frente con sus propios recursos.

⁸ La legislación internacional comprende, según su vigencia para cada país, la Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas (1948), el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966), la Convención Americana de Derechos Humanos (1969), el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1976), la Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial (1966), la Convención sobre los Derechos del Niño (1990), el Convenio 107 de la OIT relativo a la Protección e Integración de las Poblaciones Indígenas y de otras Poblaciones Tribales y Semitribales en los Países Independientes (1957), el Convenio 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes (1989), la Agenda 21 aprobada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) (1992) y el Convenio sobre la Diversidad Biológica (1992), así como la jurisprudencia internacional correspondiente de la Corte Interamericana de derechos Humanos o de órganos similares cuya jurisdicción haya sido aceptada por el país relevante. Otros instrumentos internacionales actualmente en proceso de preparación, tales como el proyecto de Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas y el proyecto de Declaración Americana sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, establecen principios generales que se podrán tener en cuenta en la medida que estos instrumentos sean finalizados y suscritos por el país relevante.

⁹ El concepto de sistema jurídico indígena, también conocido como derecho propio o interno, incluye las normas de origen, los derechos consuetudinarios, los usos y costumbres y los sistemas jurídicos y de justicia indígenas. Diecisiete de los 19 países con población indígena en América Latina y el Caribe reconocen el derecho consuetudinario. El Banco llevó a cabo una revisión exhaustiva y un análisis comparativo de la legislación pertinente a los pueblos indígenas en todos los países de la región que puede ser consultada en www.iadb/sds/ind

¹⁰ Todas las referencias en este el texto a “normas de derecho aplicables” deberán entenderse con el alcance estipulado en esta definición.

¹¹ En caso de discrepancias, el Banco no asumirá un papel de árbitro o intermediario entre los interesados pero requerirá evidencia de una resolución satisfactoria antes de proceder con la actividad correspondiente.

Efectos del proyecto. Efectos materiales y socioeconómicos, directos e indirectos, que tiene el proyecto en su zona de ejecución.

Efectos de un reasentamiento. Efectos materiales y socioeconómicos directos de las actividades de reasentamiento en las zonas del proyecto y en las áreas donde reside la población de acogida.

Enfoque precautelar. Significa que donde existan amenazas de daño ambiental grave o irreversible, la falta de plena certeza científica no deberá ser utilizada como argumento para posponer medidas para prevenir la degradación ambiental.

Especie invasora. Es aquella que: (i) no es originaria (o es extraña) al ecosistema en cuestión, y (ii) cuya introducción causa o puede causar un daño económico o ambiental, o a la salud humana.

Evaluación Ambiental y Social (EAS). Es un término genérico que cubre varios tipos de evaluaciones como son la EIA, EAE, SCA, análisis ambientales y auditorías ambientales.

Evaluación de los riesgos de amenazas naturales. Véase la definición de la evaluación del riesgo de desastres.

Evaluación del riesgo de desastres. Determinación de la naturaleza y el alcance del riesgo mediante el análisis de las posibles amenazas y la evaluación de las condiciones existentes de vulnerabilidad, que puedan plantear una amenaza o daños para las personas, la propiedad, los medios de vida y el medio ambiente de que dependen, es decir la medición de las probabilidades de que los efectos de posibles fenómenos naturales sobre los elementos expuestos y vulnerables, provoquen un desastre, a fin de evaluar opciones para reducir su impacto. En algunas regiones, como en el Caribe, se usa el término evaluación de los riesgos de amenazas naturales. A los efectos de este documento, se usa indistintamente las expresiones evaluación del riesgo de desastre y evaluación de los riesgos de amenazas naturales.

Expropiación. Acto del gobierno por medio del cual, en ejercicio de su soberanía, se apropia de derechos de propiedad de una persona o los modifica.

Financiamiento de emergencia. Suministro de apoyo financiero inmediato para ayudar a la atención de los efectos de un desastre a corto plazo, a fin de restablecer servicios básicos y reanudar el funcionamiento de la infraestructura decisiva para el desarrollo socioeconómico.

Género. Se refiere a las características de comportamiento y los roles que son socialmente atribuidos a las mujeres y los hombres en determinados contextos históricos, culturales y socioeconómicos, más allá de sus diferencias biológicas, y que

contribuyen a definir las responsabilidades, oportunidades y barreras de mujeres y hombres.

Gestión de emergencias derivadas de desastres. Organización y administración de los recursos y las responsabilidades para atender a todos los aspectos de la respuesta inmediata en situaciones de emergencia derivadas de un desastre, incluyendo la preparación, los planes de contingencia y la rehabilitación.

Gestión del riesgo de desastres. Proceso sistemático que integra la definición, prevención, mitigación y transferencia del riesgo, así como la preparación para desastres, respuesta en casos de emergencia y la rehabilitación y reconstrucción, con objeto de atenuar los impactos de los desastres.

Gestión del riesgo. Aplicación sistemática de políticas, procedimientos y prácticas a fin de definir y reducir los riesgos y de responder eficazmente en casos de desastre.

Gestión proactiva del riesgo de desastres. Formas de superar los desafíos de desarrollo que hacen que se acumule vulnerabilidad humana y de reducir así los efectos de las amenazas naturales que generan desastres. Hace hincapié en las acciones ex ante en lugar de las ex post.

Gobernabilidad indígena. Se define como el ámbito de gestión de los pueblos indígenas que, dentro de la estructura de las normas de derecho aplicables y de los Estados nacionales de los cuales dichos pueblos forman parte, y teniendo en cuenta las formas de organización propias de los pueblos indígenas, plantea el control de su propio desarrollo económico, social y cultural, la gestión interna de sus tierras y territorios¹² en reconocimiento de la relación especial que existe entre el territorio y la identidad étnica y cultural, y una participación efectiva de los pueblos indígenas en el gobierno local, subnacional y nacional.

Grupos vulnerables. Distintos grupos de personas que puedan ser afectadas de forma desproporcionada debido a su baja resistencia y capacidad de adaptación a nuevas circunstancias, generada por factores preexistentes pero que podrían exacerbarse como resultado de las actividades relacionadas con el proyecto.

Hábitats naturales críticos. Son (i) áreas protegidas existentes u oficialmente propuestas por los gobiernos como tales o sitios que mantienen condiciones que son vitales para la viabilidad de las áreas anteriormente mencionadas; y (ii) áreas no protegidas pero a las cuales se les reconoce un elevado valor de conservación. Entre las áreas protegidas existentes figuran las reservas que satisfacen los criterios de las Categorías de Gestión de Áreas Protegidas I a VI de la Unión

¹² Los términos “pueblos”, “integridad territorial”, y “territorio” son utilizados en su sentido general, y su uso no deberá interpretarse como teniendo implicación alguna en lo que atañe a los derechos que pueda conferirse a dichos términos en el derecho internacional. El alcance de estos términos en el contexto de la presente política está sujeto a las mismas limitaciones a ellos atribuidas en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).”

Mundial para la Naturaleza (IUCN), Sitios de Patrimonio Mundial, áreas protegidas bajo la Convención RAMSAR sobre Humedales, áreas núcleo de las Reservas Mundiales de la Biosfera, áreas incluidas en la lista de Parques y Áreas Protegidas de las Naciones Unidas. Áreas no protegidas pero a las que se les reconoce un alto valor de conservación, son aquellas que en opinión del Banco pudieran ser sitios que (i) sean altamente compatibles con la conservación de la biodiversidad, (ii) cruciales para especies amenazadas, en peligro crítico, vulnerables o casi amenazadas y que aparecen como tales en la Lista Roja de Especies en Amenazadas de la IUCN, o bien (iii) críticas para la viabilidad de rutas o especies migratorias.

Hábitats naturales. Son entornos biofísicos donde: (i) las comunidades biológicas de los ecosistemas estén fundamentalmente configuradas por especies de plantas y animales nativos, y (ii) donde la actividad humana no haya modificado esencialmente las funciones ecológicas básicas del área. Los hábitats naturales pueden ser sitios que (i) proporcionen los servicios ecológicos críticos requeridos para un desarrollo humano sostenible (por ejemplo, áreas de recarga de acuíferos, o áreas que sostienen pesquerías, manglares u otros ecosistemas que ayudan a prevenir o mitigar peligros naturales), (ii) sean vitales para asegurar la integridad funcional de los ecosistemas (como, por ejemplo, corredores biológicos, manantiales naturales), (iii) estén dotadas de altos niveles de endemismo. Los hábitats naturales pueden presentarse en bosques tropicales húmedos, secos o de bruma; en bosques templados boreales; en zonas arbustivas tipo mediterráneo; en tierras áridas y semiáridas; humedales de mangle, marismas costeras y otras tierras pantanosas; estuarios; praderas submarinas; arrecifes coralinos; corrientes submarinas; lagos y ríos de agua dulce; ambientes alpinos y subalpinos, incluyendo campos de hierbas, pastizales y páramos, así como paraderas tropicales y templadas.

Hallazgos fortuitos. Son descubrimientos imprevistos de restos materiales de importancia arqueológica o histórica.

Indemnización. El pago de una compensación por pérdidas o daños sufridos.

Instalaciones asociadas. En el contexto de evaluaciones ambientales se refieren a obras y/o infraestructura nuevas, que independientemente de la fuente de financiación, son esenciales para que un proyecto financiado por el Banco funcione, a saber: vías de acceso nuevas/adicionales, vías de ferrocarril, redes eléctricas, tuberías que se deben instalar para el proyecto; lotes de construcción nuevos o adicionales o vivienda permanente para los trabajadores del proyecto; plantas de energía nuevas o adicionales requeridas para el proyecto; instalaciones de tratamiento de efluentes nuevas/adicionales relacionadas con el proyecto; depósitos y terminales marinos nuevos/adicionales construidos para manejar los bienes del proyecto.

Liberación del derecho de vía¹³. Proceso mediante el cual la autoridad competente procede a la compra, permuta o expropiación de uno o varios predios para constituir una franja de terreno le permita su ocupación superficial sin restricciones a fin de construir sobre ella una carretera.

Mitigación. Medidas estructurales y no estructurales tomadas para limitar los efectos adversos de amenazas naturales y tecnológicas y de la degradación ambiental, o para compensar a las comunidades afectadas por las pérdidas sufridas, como consecuencia de un proyecto financiado por el Banco.

Partes afectadas. Son individuos, grupos de individuos o comunidades que puedan ser impactadas directamente por una operación financiada por el Banco. Estos impactos pueden ser positivos o negativos. Las partes afectadas podrán designar representantes como parte del proceso de consulta.

Partes interesadas. Son individuos o grupos que han expresado apoyo o preocupación en relación a operaciones financiadas por el Banco, ya sean propuestas o existentes.

Población afectada. Las personas afectadas directamente por actividades relacionadas con un proyecto a través de la pérdida del empleo, la vivienda, tierras u otros activos.

Población de acogida o receptora. La comunidad que reside en las áreas -o en las cercanías de éstas- donde han de instalarse los reasentados.

Preparación. Actividades realizadas y medidas tomadas por adelantado a fin de asegurar una respuesta eficaz a los impactos de amenazas, incluidas la emisión oportuna y efectiva de alertas tempranas y la evacuación temporal de personas y bienes del lugar amenazado.

Prevención. Actividades encaminadas a evitar los efectos perjudiciales de las amenazas y medios para reducir al mínimo los desastres conexos.

Proyectos bajo construcción. Para propósitos de este documento un proyecto se considera bajo construcción si antes de ser incorporado en la cartera de proyectos en preparación del Banco, el prestatario ha iniciado obras mayores del proyecto, donde iniciar una construcción mayor implica construcciones de carácter físico in situ. Las construcciones mayores excluyen actividades exploratorias y preparatorias tales como la construcción de caminos de acceso, provisión de energía y otras facilidades asociadas.

¹³ Texto unificado a partir de varias definiciones contenidas en distintos documentos.

Pueblos indígenas. Para los fines consiguientes, es un término que se refiere a los pueblos que presentan por lo menos una de las siguientes características: (i) son descendientes de los pueblos que habitaban la región de América Latina y el Caribe en la época de la Conquista o la colonización; (ii) cualquiera que sea su situación jurídica o su ubicación actual, conservan, parcial o totalmente, sus propias instituciones y prácticas sociales, económicas, políticas, lingüísticas y culturales; y (iii) se autoadscriben como pertenecientes a pueblos o culturas indígenas o precoloniales.

Reasentamiento. El proceso completo de planificación, traslado y rehabilitación post-reubicación causado por actividades relacionadas con un proyecto.

Reconstrucción. Construcción de nuevas instalaciones para reemplazar las que hayan sido destruidas o dañadas más allá de cualquier posibilidad de reparación por un desastre, conforme a normas que eviten el restablecimiento o el incremento de la vulnerabilidad.

Recuperación. Decisiones y medidas tomadas después de un desastre con objeto de restablecer o mejorar las condiciones de vida que tenía la comunidad afectada antes del desastre y, al propio tiempo, fomentar y facilitar los ajustes necesarios para reducir el riesgo de desastres.

Reducción del riesgo de desastres. Desarrollo y aplicación sistemática de políticas, estrategias y prácticas para la reducción de las vulnerabilidades, las amenazas y la multiplicación de los impactos de los desastres en una sociedad, dentro del amplio marco del desarrollo sostenible.

Reformulación de un préstamo. Cualquier cambio de un préstamo existente del Banco, propuesto después de haber ocurrido un desastre. Deberá aprobarla el Directorio si se da una, por lo menos, de estas condiciones (i) el cambio propuesto modificará sustancialmente la estructura, el costo o los beneficiarios del proyecto, así como otros convenios para la ejecución, incluyendo excepciones significativas a las políticas del Banco para la adquisición de bienes, obras y servicios; (ii) cambio del prestatario o del garante o (iii) el cambio propuesto modificará la fuente de los fondos.

Rehabilitación. Restablecimiento de medios de subsistencia, condiciones de vida y sistemas sociales. También incluye reparaciones provisionales de infraestructura, servicios sociales o capacidad productiva dañada, para facilitar la normalización de las actividades económicas.

Resistencia. Capacidad de un sistema o de una sociedad para resistir los impactos negativos de una amenaza o de adaptarse, a fin de alcanzar y mantener un nivel aceptable de funcionamiento y estructura.

Riesgo. Probabilidad de consecuencias perjudiciales o pérdidas previstas (muertes, lesiones, propiedad, medios de subsistencia, interrupción de la actividad económica o deterioro ambiental) debidas a las interacciones entre amenazas naturales o antropogénicas y condiciones de vulnerabilidad. Igualmente se asocia con la posibilidad de que existan factores ambientales, sociales, de salud y seguridad asociados, de gobernabilidad o específicos a una operación que puedan afectar su sostenibilidad ambiental.

Salvaguardias. Orientación dentro de un marco normativo, concebida para reducir los impactos negativos de procesos posiblemente perjudiciales, naturales o provocados por el ser humano, en las condiciones de vida de la población y su medio ambiente.

Sistemas de salvaguardias de país. Consiste de las leyes, normas, instituciones y procedimientos asociados con los requisitos de salvaguardias establecidos bajo las Directivas B3 a B11¹⁴ de la Política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco.

Sitios culturales. Son todas aquellas áreas naturales o edificadas, estructuras, características naturales y/u objetos valorados por un pueblo, o que se encuentren asociados a él, y que se consideren de significación espiritual, arqueológica, paleontológica o histórica.

Sitios de importancia cultural crítica. Comprenden, pero no se limitan, a aquellos que están protegidos (u oficialmente propuestos por los gobiernos para que lo sean) como los Sitios de Patrimonio Mundial y Monumentos Nacionales, así como áreas inicialmente reconocidas como protegidas por comunidades tradicionales de la localidad (por ejemplo sitios sagrados).

Terceros. Agencia pública no identificada como agencia ejecutora en un préstamo, pero cuyo involucramiento es necesario para la mitigación de impactos ambientales o para el desempeño positivo de un proyecto.

Traslado. El desplazamiento de personas, activos e infraestructura pública.

Verificación de proyectos. El primer análisis que debe hacerse de un proyecto antes de clasificarlo conforme a su nivel de riesgo.

Vulnerabilidad. Condiciones determinadas por factores o procesos físicos, sociales, económicos y ambientales, que incrementan la susceptibilidad de una comunidad ante el impacto de amenazas.

¹⁴ B.3 Preevaluación y clasificación; B.4 Otros factores de riesgo; B.5 Requisitos de evaluación ambiental; B.6 Consultas; B.7 Supervisión y cumplimiento; B.8 Impactos transfronterizos; B.9 Hábitats naturales y sitios culturales; B.10 Materiales peligrosos; y B.11 Prevención y reducción de la contaminación

Zona del proyecto. Lugares situados dentro de las áreas de construcción del proyecto o adyacentes a éstas, que son modificadas por el proyecto (por ejemplo formación de embalses, creación de zonas de riego, derechos de paso para proyectos de infraestructura urbana).

RESUMEN EJECUTIVO

El Gobierno de El Salvador a través de Ministerio de Economía, ha solicitado al Banco Interamericano de Desarrollo (BID, o “El Banco”), el apoyo financiero para ejecutar el Programa Corredores Productivos con el fin de ejecutar una serie inversiones de construcción, reconstrucción, rehabilitación y mejoramiento de la red vial nacional y cantonal, vialidad urbana, incluyendo puentes, seguridad vial, fortalecimiento institucional, reducción de la vulnerabilidad ante el Cambio Climático, entre otras, bajo la modalidad de un Programa Específico, con el fin de consolidar la estrategia nacional del gobierno dirigida a atender las necesidades del país en materia vial.

Debido a que la ejecución de las obras previstas en el presente Programa activa la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) del BID, se acordó con Ministerio de Economía preparar el presente “Marco de Gestión Ambiental y Social - MGAS”, un instrumento de gestión que parte de un diagnóstico y análisis estratégico de los aspectos ambientales y sociales del país y presenta una serie de metodologías, herramientas y procedimientos de gestión socio-ambiental, con el fin de asegurar un adecuado manejo de estos aspectos a lo largo del ciclo de proyecto para cumplir tanto con la legislación ambiental nacional como con las Políticas y Salvaguardias Ambientales y Sociales del Banco.

El MGAS incluye los siguientes temas:

- a) **Descripción del Programa:** Contiene una breve descripción del objetivo general del Programa y sus componentes. Presenta información sobre la tipología del proyecto o los proyectos a ser financiados con el Programa, así como de los criterios técnicos y socioambientales para su elegibilidad.
- b) **Diagnóstico Ambiental y Social:** Sobre la base de información secundaria, presenta un resumen los marcos legal e institucional en los que se identifican y describen las principales leyes, decretos, normas e instituciones bajo las cuales se enmarca la gestión socioambiental en el sector transporte y que deben ser tomadas en cuenta para cumplir con las respectivas disposiciones.
- c) **Caracterización ambiental y social del país:** Incluye un análisis de los aspectos ambientales y sociales más relevantes del país, con el fin de identificar riesgos potenciales. Presenta la caracterización de la vulnerabilidad ante las amenazas naturales más comunes en la zona y ante el cambio climático de los sitios donde se pretende construir la infraestructura prevista en el Programa. Incluye asimismo una metodología fácil y rápida para determinar el nivel de riesgo socioambiental de un proyecto específico (Categoría Ambiental), la cual permite además definir los estudios socioambientales requeridos tanto por la legislación ambiental nacional,

como por las Políticas Ambientales y Sociales del Banco para manejarlo adecuadamente.

- e) **Políticas y Salvaguardias Ambientales y Sociales del BID:** Presenta una descripción de las políticas aplicables.
- f) **Metodologías e instrumentos:** Incluye un análisis de los cuatro instrumentos de gestión que el Ministerio de Economía utilizará para la evaluación y el seguimiento socioambiental de los proyectos viales: i) Ficha de Clasificación Ambiental Preliminar de Obras Viales (FCPOV), que permite una preclasificación de los proyectos viales al tenor de lo especificado en la política OP-703 del Banco; ii) Ficha de Evaluación Ambiental Preliminar (FEAP), que permite identificar tempranamente los riesgos socioambientales potenciales de un proyecto vial; iii) el Informe de Seguimiento Socio Ambiental (ISSA), que permite sistematizar el seguimiento rutinario de la ejecución de un proyecto vial; y iv) Informe Semestral del Desempeño Socioambiental del Proyecto (ISDSP), que recoge el estado de situación global de la ejecución de un Programa vial compuesto por varios proyectos individuales.

INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

El Gobierno de El Salvador a través de Ministerio de Economía, ha solicitado al Banco Interamericano de Desarrollo (el BID, o “El Banco”), el apoyo financiero para ejecutar el Programa Corredores Productivos con el fin de ejecutar una serie inversiones de construcción, reconstrucción, rehabilitación y mejoramiento de la red vial nacional y cantonal, vialidad urbana, incluyendo puentes, seguridad vial, fortalecimiento institucional, reducción de la vulnerabilidad ante el Cambio Climático, entre otras, bajo la modalidad de un Programa Específico, con el fin de consolidar la estrategia nacional del gobierno dirigida a atender las necesidades del país en materia vial.

El Programa, cuyos objetivos son i) aumentar la competitividad de las MIPYMEs ubicadas en estos territorios; ii) mejorar la infraestructura logística para la competitividad; iii) mejorar la gestión ambiental de la FCM; y iv) contribuir al fortalecimiento del marco institucional y de políticas de apoyo al desarrollo productivo, ha sido estructurado en los siguientes componentes:

Componente I: Desarrollo Productivo para la Competitividad de MIPYMEs (US\$15,9 millones). Este es un componente transversal que tiene como objetivo el fortalecimiento de los sistemas productivos (corredores productivos) de los distintos sectores que conforman el tejido empresarial de la FCM de los 28 municipios priorizados de las regiones de La Unión y Acajutla, mediante un conjunto de instrumentos de apoyo al emprendimiento y el desarrollo productivo de las MIPYME en actividades de transformación, comercio y servicios.

Componente II: Inversiones Productivas y Logísticas para la Competitividad (US\$21,4 millones). Mediante este componente se financiará infraestructura productiva y de comercialización complementaria de uso común requerida para potenciar el desarrollo económico de las áreas de intervención del programa. Se financiarán muelles de uso dual (pesca y turismo), centros de acopio, de comercialización y sistemas de cadena de frío, entre otras. Asimismo, se financiarán obras de vialidad complementarias a las que financiará el FOMILENIO II, incluyendo el mejoramiento de caminos ya existentes y mejores accesos a las playas desde las que operan los pescadores artesanales de estas zonas.

Componente III: Gestión Ambiental de la Franja Costero-Marítima (US\$0,5 millones). El objetivo de este componente es el mejoramiento de la gestión ambiental en la FCM, que permita la sostenibilidad de las actividades de desarrollo productivo en los territorios priorizados¹⁵. Para cumplir con este objetivo, se realizarán estudios que apoyen a la viabilización de futuras acciones de restauración

¹⁵ Las acciones de sostenibilidad ambiental permitirán potenciar las actuales actividades de pesca, turismo y agricultura.

de ecosistemas y paisajes en canales primarios y secundarios de bosques salados o manglares y bosques de ribera.

- 1.1 **Componente IV: Fortalecimiento Institucional (US\$1,3 millones).** A través de este componente se implementaran actividades de apoyo a las instituciones que participarán en la ejecución del programa, entre las que se encuentran el MINEC, CONAMYPE, las ADEL, y CENDEPESCA, con el propósito de asegurar que cuenten con las herramientas adecuadas para la implementación de las diversas acciones de apoyo a las entidades beneficiarias, y se genere la información requerida para el monitoreo, seguimiento y evaluación de dichas intervenciones. Entre estas actividades se encuentran: (i) georeferenciación de empresas en las zonas de intervención, (ii) desarrollo de un sistema de monitoreo para medición de impacto, (iii) actividades para el desarrollo de una cultura de gestión de riesgos, (iv) actividades de capacitación orientadas a la mejora en la provisión de servicios, y (v) fortalecimiento de sistemas estadísticos sectoriales, entre otros.

Ingresar aquí de forma resumida el contexto histórico de la infraestructura de transporte y del desarrollo institucional sectorial del país.

Presentar brevemente el marco del convenio BID – Gobierno y las entidades o ministerios responsables tanto de la ejecución del Programa como de su gestión ambiental. Igualmente

Incluir cualquier información adicional que se considere pertinente.

Debido a que la ejecución de las obras previstas en el presente Programa activa la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) del BID, se acordó con Ministerio de Economía preparar el presente “Marco de Gestión Ambiental y Social - MGAS”, un instrumento de gestión que parte de un diagnóstico y análisis estratégico de los aspectos ambientales y sociales del país y presenta una serie de metodologías, herramientas y procedimientos de gestión socio-ambiental, con el fin de asegurar un adecuado manejo de estos aspectos a lo largo del ciclo de proyecto para cumplir tanto con la legislación ambiental nacional como con las Políticas y Salvaguardias Ambientales y Sociales del Banco.

El presente Marco de Gestión Ambiental y Social - MGAS, es un instrumento de gestión que parte de un diagnóstico y análisis estratégico de los aspectos ambientales y sociales de El Salvador, presenta una serie de metodologías, herramientas y procedimientos de gestión socio-ambiental, con el fin de asegurar un adecuado manejo de estos aspectos para asegurar que el Programa cumplan tanto con la legislación ambiental nacional como con las Políticas y Salvaguardias Ambientales y Sociales del Banco.

Este instrumento ha sido desarrollado en estrecha coordinación con Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, teniendo en cuenta las disposiciones legales vigentes tanto, nacionales como aquéllas desarrolladas por dicha entidad. Como parte del proceso de su

preparación el [Click here to enter a date](#). se llevó a cabo un taller de discusión y análisis en el cual se presentó el borrador de este documento y como resultado se incorporaron las respectivas observaciones y recomendaciones en esta versión final. En el Anexo N° 1 se presenta el listado de los participantes en el taller.

Finalmente, en cumplimiento de la Política de Acceso a Información del Banco (OP-102), este documento ha sido publicado tanto en la página WEB de Nombre de la Entidad como en la del Banco.

1.2 Objetivo

El objetivo principal de este MGAS es contar con un instrumento de gestión que, sobre la base de un diagnóstico y análisis estratégico de los aspectos ambientales y sociales más relevantes del país, permita asegurar el fiel cumplimiento de legislación socioambiental nacional y de las políticas ambientales y sociales del Banco.

De forma particular este MGAS pretende:

- Presentar un diagnóstico socio ambiental que incluye, además de las variables ambientales y sociales más relevantes, el análisis de los marcos legal e institucional sobre los cuales descansa la gestión ambiental en el país.
- Desarrollar una metodología que permita identificar, de una forma rápida y sistematizada, los aspectos ambientales y sociales más importantes del proyecto o de los proyectos que se desarrollarán en el marco de esta operación, y determinar su nivel de riesgo socio-ambiental (categorización ambiental).
- Identificar, en función del nivel de riesgo socio-ambiental; (i) los estudios ambientales y sociales que se requieran para satisfacer tanto los requerimientos exigidos por la legislación ambiental nacional, como por de las políticas ambientales y sociales del Banco; (ii) el presupuesto estimado para la ejecución del correspondiente Plan de Manejo Ambiental y Social (PMAS); y (iii) los requerimientos en términos de participación y consulta.
- Diseñar instrumentos de gestión a ser aplicados a lo largo de las distintas fases de ejecución (diseño, construcción y mantenimiento) del proyecto o de los de los proyectos que se financiarán en el marco de esta operación.
- Presentar los procedimientos y las responsabilidades de la gestión socio-ambiental con el fin de asegurar un adecuado manejo de los temas ambientales y sociales durante la implementación del Programa.

- Desarrollar un Plan para el Fortalecimiento de la Gestión Socio-Ambiental, con el fin de mejorar la capacidad institucional en materia de gestión socio-ambiental en el sector.

[Click here to enter text.](#)

1.3 Alcance

El MGAS ha sido diseñado para el uso y aplicación del Ministerio de Obras Publicas referente a las obras de infraestructura del Componente II de,l Programa a través de Unidad Ambiental, dependencia que tiene bajo su responsabilidad la gestión ambiental y social de la entidad.

El documento está compuesto por un Resumen Ejecutivo, 7 Capítulos y varios anexos, de la siguiente forma:

- Capítulo 1: Presenta una Introducción al documento, incluyendo los respectivos antecedentes, objetivos y alcances del MGAS;
- Capítulo 2: Efectúa una descripción del Programa y de cada uno de sus componentes, así como también información sobre los criterios técnicos, ambientales y sociales, para la selección de los proyectos a ser financiados con el Programa;
- Capítulo 3: Sobre la base de información secundaria, contiene un Diagnóstico Ambiental y Social que incluye un análisis resumido de los marcos legal e institucional aplicables, así como una caracterización ambiental y social del país.
- Capítulo 4: Resume las Políticas Ambientales y Sociales del BID,
- Capítulo 5: Presenta una serie de metodologías e instrumentos de gestión ambiental y social para ser implementadas por Ministerio de Obras Publicas a lo largo del ciclo de proyecto;
- Capítulo 6: Resume los procedimientos y las Responsabilidades de Gestión Ambiental y Social que deben ser aplicados por Ministerio de Obras Publicas durante la implementación del Programa;
- Capítulo 7: Presenta el Plan de Fortalecimiento Institucional de la Gestión Ambiental y Social a ser llevado a cabo en el Ministerio de Obras Publicas; y
- Capítulo 8: Deja un espacio para incluir Acuerdo adicionales entre el BID y Ministerio de Obras Publicas si es necesario.

Cabe señalar que, si bien este MGAS fue desarrollado para el Programa Corredores Productivos, ha sido diseñado para que pueda ser aplicado a otros proyectos que Ministerio de Obras Publicas promueve.

EL PROGRAMA

En los siguientes acápite se presenta un resumen de las principales características del Programa Corredores Productivos. Para obtener cualquier información más en detalle, por favor consultar las siguientes referencias: i) listar las referencias; ii).

1.4 Marco de referencia y justificación

La obras viales incluidas dentro del Programa, se justifican debido a la insuficiente infraestructura productiva y de conexiones viales estratégicas para el desarrollo de actividades productivas. A través de la ejecución del segundo programa del Millenium Challenge Corporation (FOMILENIO II), actualmente en negociación final, se financiarán, entre otras inversiones, mejoras en la conectividad vial de la FCM. Con el fin de asegurar el desarrollo de sectores económicos clave como el turismo, servicios y las actividades agroindustriales, y el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos, es fundamental complementar estas inversiones con infraestructuras estratégicas destinadas a crear nodos y conexiones que permitan potenciar y afianzar la articulación territorial entre áreas de producción y demanda.

Diferentes diagnósticos¹⁶ evidencian las constantes pérdidas de productos pesqueros y agrícolas por falta de un adecuado manejo logístico y de temperatura que los preserve en buenas condiciones, falta de sistemas de acopio de productos y escasas conexiones terrestres que faciliten la integración de las actividades productivas de la FCM a los mercados nacionales e internacionales. las obras viales propuestas contribuyen a mejorar la conectividad para el apoyo del comercio de mariscos y al mismo tiempo al sector turismo.

1.5 Objetivos

El objetivo principal del Programa Corredores Productivos es contribuir al crecimiento económico de 3 núcleos de la Franja Costero-Marina.

Los objetivos específicos son los siguientes:

- a) Aumentar la competitividad de las Micro, Pequeña y Mediana Empresa (MIPYME) ubicadas en estos territorios;
- b) Mejorar la infraestructura logística para la competitividad;
- c) Mejorar la sostenibilidad ambiental de la Franja Costero Marina (FCM); y

¹⁶ CDMYPE-ADEL (2012); FAO y OSPESCA (2012); CEPAL (2013) y BID (2013).

- d) Contribuir al fortalecimiento del marco institucional y de políticas de apoyo al desarrollo productivo

1.6 Componentes

Para cumplir con el objetivo principal y los objetivos específicos el Programa ha sido estructurado en los siguientes componentes:

Componente I: Desarrollo Productivo para la Competitividad de MIPYMEs (US\$15,9 millones). Este es un componente transversal que tiene como objetivo el fortalecimiento de los sistemas productivos (corredores productivos) de los distintos sectores que conforman el tejido empresarial de la FCM de los 28 municipios priorizados de las regiones de La Unión y Acajutla, mediante un conjunto de instrumentos de apoyo al emprendimiento y el desarrollo productivo de las MIPYME en actividades de transformación, comercio y servicios.

Componente II: Inversiones Productivas y Logísticas para la Competitividad (US\$21,4 millones). Mediante este componente se financiará infraestructura productiva y de comercialización complementaria de uso común requerida para potenciar el desarrollo económico de las áreas de intervención del programa. Se financiarán muelles de uso dual (pesca y turismo), centros de acopio, de comercialización y sistemas de cadena de frío, entre otras. Asimismo, se financiarán obras de vialidad complementarias a las que financiará el FOMILENIO II, incluyendo el mejoramiento de caminos ya existentes y mejores accesos a las playas desde las que operan los pescadores artesanales de estas zonas.

El objetivo de este componente es potenciar el desarrollo económico de las áreas de intervención del programa mediante el financiamiento de infraestructura productiva y de comercialización complementaria de uso común, así como también de infraestructura logística para favorecer la competitividad de los sectores productivos. Incluye los siguientes subcomponentes:

Subcomponente 2.1. Infraestructura productiva (US\$6.7 Millones). Se financiarán muelles de uso dual (pesca y turismo), un malecón e inversiones en infraestructura de uso común para facilitar el desarrollo de las actividades económicas en las áreas de intervención (centros de acopio, de comercialización, y sistemas de cadena de frío). Con recursos del componente, se financiarán las obras, así como estudios técnicos, económicos y socio-ambientales, y planes de recuperación de costos, mantenimiento y operación.

(i) Muelles de uso dual: incluye la construcción de tres muelles de uso dual, uno en la isla Zacatillo, uno en la isla Conchagüita y el tercero en Punta Chiquirín. Estos muelles tendrán una longitud aproximada de 200 metros lineales que incluyen su respectivo acople a tierra firme y se conectarán con una calle adena, para facilitar

la conectividad. Incluye asimismo la realización de tareas de reconstrucción y mejoramiento en el muelle artesanal en el Puerto de Acajutla.

Para aumentar el impacto de la inversión en estos muelles, este subcomponente financiará infraestructura productiva complementaria. Con estas inversiones se mejorará la calidad y la inocuidad de los productos de la pesca y la acuicultura, facilitando el acceso de los productos de la zona a las cadenas de suministro nacionales e internacionales, agregando mayor valor y reduciendo las pérdidas. Estas infraestructuras serán diseñadas basadas en la demanda, durante la ejecución del proyecto y como complemento de los muelles de uso dual. Estas obras podrán incluir centros de acopio, de comercialización y sistemas de cadena de frío. El Manual de Operaciones del Programa detallará el proceso mediante el cual se definirán estas obras complementarias.

(ii) Malecón de La Unión: (completar)

Subcomponente 2.3. Infraestructura vial (US\$14.7 Millones). Se financiarán obras de vialidad complementarias a las que financiará el FOMILENIO II. Incluye el mejoramiento de la carretera UNI08S Corsáin-Las Playitas. La longitud total de la obra es de 6.8 Km con una ruta de geometría sinuosa y con pendientes de moderadas a fuertes. La ruta actual de tierra será transformada a una pavimentada que permita mejorar el acceso a Las Playitas, así como también mejorar el acceso de los pobladores de la zona a los diversos servicios básicos que se brindan en La Unión, potenciando el desarrollo productivo. Este subcomponente incluye también la reconstrucción de 2 carriles e incorporación de hombros de los 17.62 Km del camino USU08S que une las comunidades de San Marcos Lempa y La Canoa en el Departamento de Usulután. Este camino disminuirá el tiempo para el transporte desde la parte oeste de la Bahía de Jiquilisco hacia San Salvador, favorecerá el desarrollo productivo de la zona y potenciará inversiones existentes y planeadas.

Componente III: Gestión Ambiental de la Franja Costero-Marítima (US\$0,5 millones). El objetivo de este componente es el mejoramiento de la gestión ambiental en la FCM, que permita la sostenibilidad de las actividades de desarrollo productivo en los territorios priorizados¹⁷. Para cumplir con este objetivo, se realizarán estudios que apoyen a la viabilización de futuras acciones de restauración de ecosistemas y paisajes en canales primarios y secundarios de bosques salados o manglares y bosques de ribera.

- 1.2 **Componente IV: Fortalecimiento Institucional (US\$1,3 millones).** A través de este componente se implementarán actividades de apoyo a las instituciones que participarán en la ejecución del programa, entre las que se encuentran el MINEC, CONAMYPE, las ADEL, y CENDEPESCA, con el propósito de asegurar que cuenten con las herramientas adecuadas para la implementación de las diversas

¹⁷ Las acciones de sostenibilidad ambiental permitirán potenciar las actuales actividades de pesca, turismo y agricultura.

acciones de apoyo a las entidades beneficiarias, y se genere la información requerida para el monitoreo, seguimiento y evaluación de dichas intervenciones. Entre estas actividades se encuentran: (i) georeferenciación de empresas en las zonas de intervención, (ii) desarrollo de un sistema de monitoreo para medición de impacto, (iii) actividades para el desarrollo de una cultura de gestión de riesgos, (iv) actividades de capacitación orientadas a la mejora en la provisión de servicios, y (v) fortalecimiento de sistemas estadísticos sectoriales, entre otros.

1.7 Principales acciones contempladas en el Programa

Las principales acciones que le llevarán a cabo en el marco del Programa se resumen a continuación:

- a) 3 Muelles de uso dual: uno en la isla Zacatillo, uno en la isla Conchagüita y el tercero en Punta Chiquirín. Estos muelles tendrán una longitud aproximada de 200 metros lineales que incluyen su respectivo acople a tierra firme y se conectarán con una calle aledaña, para facilitar la conectividad. Incluye asimismo la realización de tareas de reconstrucción y mejoramiento en el muelle artesanal en el Puerto de Acajutla.
- b) 1 Malecón de La Unión: Información pendiente de completar
- c) Mejoramiento de carretera UN108S Corsain-Las Playitas. La longitud total de la obra es de 6.8 Km con una ruta de geometría sinuosa y con pendientes de moderadas a fuertes. La ruta actual de tierra será transformada a una pavimentada que permita mejorar el acceso a Las Playitas, los impactos previsibles son temporales y controlables mediante medidas ambientales de prevención y/o atenuación de los impactos.
- d) 17.62 Km Reconstrucción de 2 carriles e incorporación de hombros del camino USU08S que une las comunidades de San Marcos Lempa y La Canoa en el Departamento de Usulután. los impactos previsibles son temporales y controlables mediante medidas ambientales de prevención y/o atenuación de los impactos.

1.8 Responsabilidades para la ejecución del Programa

La ejecución de las obras contempladas dentro del Componente II del Programa, estarán bajo la responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas MOP, el cual cuenta con una Unidad Ambiental especializada en este tema y con años de experiencia de trabajar interinstitucionalmente con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales y en distintos proyectos financiados por el BID.

- Realizar las gestiones ante el MARN para agilizar los permisos ambientales de las distintas obras y proyectos del Programa.
- Supervisar y acompañar la ejecución del Plan de Gestión Ambiental y Social del Programa, asegurando la implementación de las medidas de ambientales y los criterios ambientales y sociales.
- Contratar y supervisar las empresas de consultoría o consultores para el desarrollo y seguimiento de los Programas de Manejo Ambiental para cada obra o grupo de obras
- Asegurar que los contratistas de obras cumplan con el respectivo Programa de Manejo Ambiental de las obras, mediante el monitoreo de las medias ambientales incluidas en los referidos programas de manejo.
- Asegurar que las acciones de participación ciudadana y en particular a la participación de la mujer se cumplan.
- Elaborar informes de progreso con respecto a las actividades realizadas, de acuerdo con el cronograma adoptada para reportaje del Proyecto en el Manual Operativo.

Antes de emitir la no objeción a la construcción de las distintas infraestructuras del Programa, el Ministerio presentará al Banco la documentación de soporte que le permita verificar:

- Los sitios definitivos seleccionados para la infraestructura, su diseño y plan de mantenimiento, en este último se deberá detallar quien será el responsable del mismo;
- El diseño estructural de las distintas obras de infraestructura, las cuales deberán ser capaces de resistir, además de las cargas vivas y muertas recomendables para este tipo de estructuras, y las aceleraciones máximas del sismo más probable para las zonas; se deberá incluir un análisis de la cercanía a fallas o lineamientos tectónicos de los distintos sitios así como también la posibilidad de amplificación sísmica local debida sobre todo, entre otros factores, al factor topográfico y al factor geológico. Este diseño deberá estar de acuerdo a lo detallado en la Norma Técnica para Diseño por Sismo" del "Reglamento para la Seguridad Estructural de las Construcciones 1997" del Ministerio de Obras Publicas;
- Los Estudios de Impacto Ambiental para la construcción de los muelles, carreteras, malecones, y otras infraestructura asociadas los proyectos.
- Los Programas de Manejo Ambiental para la construcción de los muelles, carreteras, malecones, y otras infraestructura asociadas los proyectos.
- Los Permisos Ambientales, sanitarios y de construcción (cuando aplique) para las obras de infraestructura;

- Las consultas públicas (cuando aplique) realizadas con las comunidades afectadas por las distintas obras del Programa .
- El Banco, por su parte, supervisará el desarrollo del Proyecto de forma semestral para lo cual efectuará visitas aleatorias a los sitios de construcción a fin de verificar el buen manejo ambiental de cada sub proyecto.

DIAGNÓSTICO AMBIENTAL Y SOCIAL

A continuación se presenta un resumen de los marcos legal e institucional del país en materia ambiental y social, que se relacionan con el sector transporte. Igualmente se muestra, de manera general y sobre la base de información secundaria, el estado actual de los componentes ambientales y sociales más relevantes que podrían estar siendo afectados por cualquiera de las acciones previstas en el Programa. Finalmente se incluye una evaluación de la vulnerabilidad de las áreas de influencia del Programa a desastres naturales y al cambio climático.

1.9 Marco Legal

A continuación se presenta de forma resumida, una matriz que incluye el nombre de la disposición legal y la forma cómo se relaciona con el Programa.

Matriz de Normatividad Aplicable al Programa

Título	Fecha	Alcance
Ley de Medio Ambiente	Mayo – 1998	El inicio y operación de actividades, obras o proyectos definidos en la Ley, se deberá contar con un Permiso Ambiental.
		El permiso ambiental obligará al titular del proyecto a realizar todas las acciones de prevención, atenuación o compensación de los impactos ambientales negativos, establecidas en el Programa de Manejo Ambiental del Estudio de Impacto Ambiental
		Establece que para tramitar el Permiso Ambiental de nuevas obras y proyectos a desarrollar, se necesita de la realización del respectivo Estudio de Impacto Ambiental.
		Para asegurar el cumplimiento de los Permisos Ambientales , el titular de la obra o proyecto deberá rendir una Fianza de Cumplimiento por un monto equivalente a los costos totales de las obras físicas.....
Ley de Carreteras y Caminos vecinales	Septiembre – 1969	Compete al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, y de Desarrollo Urbano
		Planificar, controlar y evaluar la infraestructura vial del país, así como también la ejecución y conservación de las mismas, de acuerdo a los planes de desarrollo y las disposiciones legales que regulan su uso.
		Planificar, analizar y ejecutar la política del Estado en materia de transporte terrestre, aéreo y marítimo.
Ley de Minas e Hidrocarburos	Enero – 1996	Ley de Minería, regular la exploración, explotación, procesamiento y comercialización de los recursos naturales no renovables, en el caso de carreteras en materia de banco de préstamo
		El contratista tendrá la obligación de presentar los permisos respectivos de acuerdo a la Ley de Minería de los sitios que utilice como bancos de préstamo de material pétreo, material selecto y la operación de trituradoras.
Ley de Áreas Naturales Protegidas	Modificada en Abril – 2012	Esta ley regula el manejo de las Áreas Naturales Protegidas con el fin de conservar diversidad biológica, asegurar el funcionamiento de los procesos ecológicos esenciales incluyendo áreas de amortiguamiento
Ley Forestal	Mod Julio –	Art. 35.- Tendrá carácter preferente la forestación, reforestación y

Titulo	Fecha	Alcance
	1986	conservación de bosques protectores que por su ubicación sirvan para: a) Proteger el suelo, carreteras y caminos, las costas marítimas, riberas fluviales y orillas de lagos, lagunas, islas, canales, acequias y embalses, y prevenir la erosión de las planicies y terrenos en declive.
Ley General de Prevención de Riesgos en los lugares de Trabajo	Enero – 2010	El objeto de la presente ley es establecer los requisitos de seguridad y salud ocupacional que deben aplicarse en los lugares de trabajo, frente a los riesgos derivados del trabajo de acuerdo a sus aptitudes psicológicas y fisiológicas para el trabajo
Ley Especial de Protección a Patrimonio Cultural.	Modificada en Abril – 2012	Tiene por finalidad regular el rescate, investigación, conservación ,protección, promoción, fomento, desarrollo, difusión y valoración del Patrimonio o Tesoro Cultural Salvadoreño, a través del Ministerio de Educación
Reglamento General de la Ley de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Marzo – 2000	Art 19. Se presenta de forma específica los requisitos y estudios necesarios para la obtención del permiso ambiental
Reglamento Especial de Desechos Sólidos	Mayo – 2000	Regula el manejo de los desechos sólidos. El alcance del mismo será el manejo de desechos sólidos de origen domiciliario, comercial, de servicios o institucional; sean procedentes de la limpieza de áreas públicas, o industriales similares a domiciliarios, y de los sólidos sanitarios que no sean peligrosos.
Reglamento Especial Normas Técnicas Calidad Ambiental	Mayo – 2000	Este Reglamento determina los lineamientos para el establecimiento de las normas técnicas de calidad ambiental en los medios receptores, y los mecanismos de aplicación de dichas normas, relativo a la protección de la atmósfera, el agua, el suelo y la bio-diversidad.
Reglamento Especiales de Aguas Residuales	Junio – 2000	Regula los vertidos para velar que las aguas residuales no alteren la calidad de los medios receptores, para contribuir a la recuperación, protección y aprovechamiento sostenibles del recurso hídrico respecto de los efectos de la contaminación.
Código de Salud Decreto 955	Mayo – 1988	Sección siete, artículo 56 referente al saneamiento del ambiente Urbano y Rural establece en el literal g) La higiene y seguridad en el trabajo.

1.10 Marco Institucional

A continuación se presenta de forma resumida, una matriz que incluye el nombre de la disposición legal y la forma cómo se relaciona con el Programa.

Matriz Institucional Aplicable al Programa

Entidad	Normativa	Competencia	Acciones relacionadas con el proyecto
Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Ley de Medio Ambiente y sus Reglamentos	Autoridad Competente en materia ambiental{	Revisión de Formularios Ambientales, emisión de Términos de Referencia, revisión de Estudios de Impacto Ambiental, emisión de Permisos Ambientales
Ministerio de Obras Publicas	Ley de Carreteras y Caminos vecinales y su Reglamento	Autoridad Competente en materia de Carreteras, Caminos Vecinales	Titular de Proyectos ante Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales
Ministerio de Economía	Ley de Minas e Hidrocarburos y su Reglamento	Autoridad Competente para la explotación de recursos naturales no renovables	Permiso para la explotación de materia pétreo en los distintos Bancos de Prestamos
Ministerio de Agricultura y Ganadería	Ley Forestal y su Reglamento	Autoridad Competente en materia de arborización y sus usos	Permisos y asesoría de tala de árboles y la reforestación a realizar como compensación del impacto
Ministerio de Trabajo y Previsión Social	Ley General de Prevención de Riesgos en los lugares de Trabajo y su Reglamento	Autoridad Competente en materia de seguridad e higiene ocupacional	Supervisión de los distintos Programas de Gestión de Prevención de Riesgos Ocupaciones a ser implementados en cada frente de trabajo
Ministerio de Educación	Ley Especial de Protección a Patrimonio Cultural y su Reglamento	Autoridad Competente en materia de protección del Patrimonio Cultural	Asesoramiento y dictamen técnico sobre estudio de Patrimonio Cultural en el sitio y entorno de los proyectos

		•	•
		•	•

1.11 Caracterización Ambiental y Social

A partir de la información disponible, en esta sección se presenta de manera sucinta el estado actual de los componentes socioambientales que podrían ser afectados por cualquier de las acciones previstas en el Programa.

1.11.1 Aspectos Ambientales

Clima

La precipitación en El Salvador se desarrolla durante 6 meses de mayo a noviembre, en época de lluvia los trabajos viales se vuelen mas complicados y en la época de lluvia, los rangos de precipitación tanto en intensidad como en duración pueden ocasionar inundaciones y/o deslizamientos de tierra que obstaculizan el uso de las carreteras durante la etapa de funcionamiento.

La velocidad del viento en El Salvador favorece la generación de particulados de polvo en la etapa de terracería, pero los sitios de los proyectos del Programa tienen una alta dispersión atmosférica lo cual favorece la dispersión de las distintas emisiones a la atmósfera.

Referente al nivel de ruido y vibraciones, debido a que los proyectos del Programa corresponden a un mejoramiento de la carretera, los niveles de ruido y vibraciones existentes no se incrementarán significativamente.

El relieve no será modificado significativamente con la ejecución de los proyectos, sin embargo existirá demanda de recursos no renovables (Petróleo) lo que implica que fuera del entorno del proyecto se modificará el relieve en los sitios de bancos de préstamo y en aquellos designados para la disposición final de los materiales terrosos excedentes de los trabajos de terracería.

La modificación de la cubierta de rodadura de la carretera provocará un incremento en la escorrentía superficial, lo cual generará mayor demanda de capacidad hidráulica de las obras hidráulicas mayores y menores

Geología

Especial atención se deberá prestar en la conformación de taludes inestables que puedan generar deslizamientos que en la etapa de construcción y funcionamiento de la carretera puedan obstaculizar el libre tránsito.

Recursos hídricos

Las carreteras a ser mejoradas con el Programa por estar situadas en dos zonas diferentes atraviesan distintos tipos de acuífero; la carretera de San Marcos Lempa hacia La Canoa, se ubica sobre un acuífero en un medio poroso, con una profundidad al nivel freático de aproximadamente 20 metros, con una alta vulnerabilidad a la contaminación, por otra parte la carretera de Corsain hacia Las Playitas en el municipio de La Unión se encuentra sobre un acuífero conformado por rocas efusivas cuya permeabilidad está en función del grado de fracturamiento, en este acuífero la profundidad del nivel freático es mayor a los 100 metros con una vulnerabilidad a contaminación muy baja. En lo referente a escorrentía

superficial ninguna de las carreteras cruza flujo de agua permanente, en los drenajes naturales solo fluye agua en época de lluvia.

Flora

En la zona marino costera de El Salvador, se encuentran generalmente las siguientes especies vegetales: almendro, botoncillo, cenícero, cincahuite, coco, icaco, istatén, jocote, madresal, mangle rojo, mango, mangollano, maquilishuat, marañón, tamarindo, teca, veranera, aceituno, aguacate, amate, anona, árbol de fuego, bambú, caoba, carao, castaño, caulote, cedro, ceiba, cerezo beliceño, cojón de puerco, conacaste blanco, conacaste negro, cortés, flor barbona, flor de mayo, guachipilín, guarumo, guaje, guayabo, jocote jobo, laurel, lengua de vaca, mulato, nance, pito, quebracho, tempisque, tihuilote, zorra y zorrillo.

Fauna

En el entorno de forma general la fauna silvestre está caracterizada en lo referente a Anfibios: ranas y sapos; reptiles: garrobo, iguana verde y lagartija; aves: buho, carpintero, codorniz, gavilán, gorrión, paloma ala blanca, tortolita chacha, carpintero y colibrí; mamíferos terrestres: cotuza, cusuco, murciélago pescador, rata, ratón, conejo, mapache y tacuazín. Los animales domésticos en la zona de las carreteras corresponden a ganado vacuno, por lo que tanto la fauna silvestre como el ganado vacuno son susceptibles a ser atropellados durante el funcionamiento de los proyectos viales.

Áreas Protegidas y Áreas sensibles

Ninguna de las carretera cruza áreas naturales protegida o áreas sensibles desde el punto de vista ambiental, sin embargo es válido mencionar que la carretera de San Marcos Lempa hacia La Canoa colinda en un tramo con el Área Natural Protegida Nancuchiname.

Usos del suelo

Dado que se en ambas carreteras se trabajara sobre carreteras existentes, no existe cambio de uso del suelo.

Pasivos ambientales

En la zonas de los proyectos no se han identificados pasivos ambientales áreas o sectores que como consecuencia de otros proyectos, requieren de acciones de remediación para ser restituidas a su condición natural.

Materiales de Construcción

Una de las actividades pendientes de realizar dentro de la definición de los proyectos es los sitios de bancos de prestamos para construcción (rellenos, base y sub-base, etc.), de igual

forma aun no esta definido donde seran los distintos sitios de disposicion final de material terreo excedente de las obras y los desechos solidos comunes.

1.11.2 Aspectos Socio-Económicos

División Administrativa y jurisdiccional

los proyectos se desarrollan en dos distintos municipios el territorio Salvadoreño; la carretera de San Marcos Lempa hacia el Cantón La Canoa se ubica en el municipio de Jiquilisco, mientras que la carretera de Corsain hacia Las Playitas su ubica en el Municipio de La Union.

Aspectos económicos.

Los pobladores de la zona de ambos proyecto tienen ingresos muy bajos. Los ingresos en la zona de los proyectos se encuentran por debajo de los \$300.00 al mes, no se cuenta con informacion desagregan por género, pero en la zona muchas mujertes son las responsables de los hogares desde el punto de vista economico.

Producción regional.

La actividad economica de la zona de la Bahia de Jiquilisco (Carretera San Marcos Lempa-La Canoa) y la zona de La Union (Carretera Corsain-Las Playitas), esta influenciada por la agricultura de granos basicos y otros cultivos como la caña de azucar a pesar de contar con atractivos turisticos este rubro aun no esta aprovechado.

Servicios Públicos.

La zona de ambos proyectos cuentan con energia electrica, sin embargo otros servicios basicos como el abasteciminentro de agua potable, saneamiento basico rural es deficientge. Referente a la educacion solo se cuenta en la zona de los proyectos con nivel basico, entendido este como los primeror seis años.

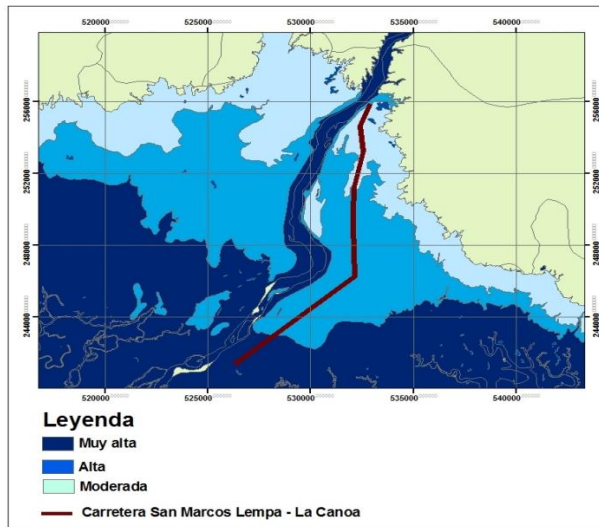
Pueblos Indígenas - Minorías Étnicas

En la zona de los proyecto no se existente pueblos indigenas o minorias etnicas que puedan ser afectadas o beneficiadas por los proyecto

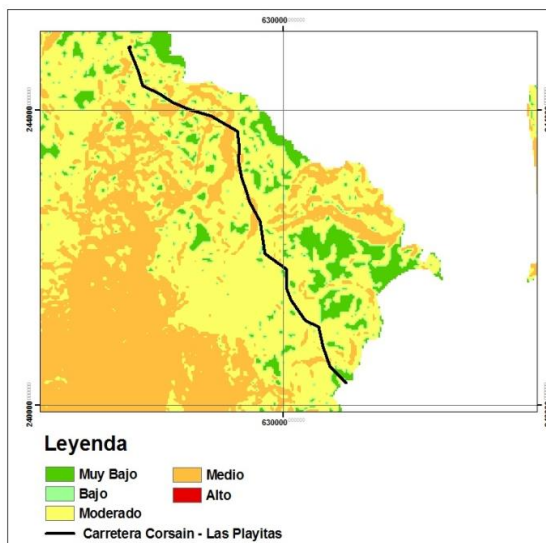
1.11.3 Análisis del Riesgo de Desastres Naturales y de Cambio Climático

Las carreteras a ser mejoradas con el Programa por estar situadas en dos zonas diferente por lo que se ven expuestas a distintos tipo de amenazas naturales ; la carretera de San Marcos

Lempa hacia La Canoa, se ve amenazadas por inundaciones provocadas por el desbordamiento del Río Lempa como se muestra en la siguiente figura



Por otra parte la carretera de Corsain hacia Las Playitas en el municipio de La Union se ve amenazada por deslizamientos de tierra como se muestra en la siguiente figura



Para manejar el riesgo en cada una de las carreteras, dentro del Estudio de Impacto Ambiental se deberá presentar un análisis de detalle de cada una de las amenazas y las medidas propuestas de preparación y prevención para manejar el riesgo.

POLÍTICAS AMBIENTALES Y SOCIALES DEL BID

En esta sección se presenta un resumen de los puntos más importantes de las políticas ambientales y sociales del BID. Estas políticas, que se aplican para todos los productos financieros y no financieros, y para todas las operaciones de los sectores público y privado que financia el BID, se basan en el cumplimiento de las disposiciones legales de cada país en materia socioambiental y en una serie de directrices definidas por el Banco, para lograr un crecimiento económico sostenible y cumplir las metas de reducción de pobreza consistentes con la sostenibilidad ambiental y social de largo plazo.

Las políticas¹⁸ a las que se hace mención en el párrafo anterior corresponden a las siguientes:

- OP-102, de Acceso a la Información¹⁹
- OP-703, de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias
- OP-704, de Gestión del Riesgo de Desastres
- OP-710, de Reasentamiento Involuntario
- OP-761, de Igualdad de Género en el Desarrollo
- OP-765, de Pueblos Indígenas

1.12 Política de Acceso a la Información (OP-102)

Esta política, que se aplica a toda la información generada por el BID²⁰ y a cierta información en su poder, con sujeción a una lista de excepciones, se basa en los siguientes principios: (i) máximo acceso a la información que el BID produce u obra en su poder y no figura en la lista de excepciones; (ii) excepciones claras y delimitadas basadas en la posibilidad, clara y delimitada, de que la divulgación de información sea más perjudicial que benéfica para los intereses, entidades o partes afectados, o que el Banco esté legalmente obligado a abstenerse de divulgar la información; (iii) acceso sencillo y amplio a la información a través de medios prácticos que incluirán procedimientos y plazos claros y eficientes; y (iv) explicaciones de las decisiones y derecho a revisión, que se aplica cuando los solicitantes consideren que se ha violado la política al negarles el acceso a información buscada.

De forma específica, entre los documentos de carácter ambiental y social que, de conformidad con esta política deben ser puestos a disposición del público “en los lugares, idiomas y formatos que permitan consultas de buena fe con las partes afectadas”²¹, se pueden citar: (i) Estrategia Ambiental y Social (ESS, por sus siglas en inglés); (ii) EIA, EAE y/o AA, según sea el caso; y (iii) Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS o

¹⁸ <http://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/politicas-operativas-sectoriales.6194.html>

¹⁹ <http://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/politica-sobre-disponibilidad-de-informacion-6110.html>

²⁰ Incluye además aquella producida de las actividades de la Oficina de Evaluación y Supervisión, la Oficina de Integridad Institucional, el Comité de Sanciones y el Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI).

²¹ Ver Política OP-703.

ESMR, por sus siglas en inglés), que resume lo más relevante de las evaluaciones ambientales y del Plan de Manejo y Gestión Ambiental de los proyectos.

1.13 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703)

Las Directrices de esta Política se encuentran estructuradas en dos categorías principales: a) transversalidad del medio ambiente (*mainstreaming*) y b) salvaguardias ambientales (*safeguarding*). Estas dos categorías son críticas para la sostenibilidad ambiental y se complementan y refuerzan mutuamente. Las directrices de política relativas a la transversalidad ambiental se aplican a las actividades de programación del Banco las que, por su naturaleza, se enfocan predominantemente en actividades del sector público del Banco. Estas directrices son de carácter proactivo y tienen por objeto mejorar el marco de incentivos para fomentar mayores oportunidades ambientales, nuevas oportunidades de negocio para el Banco y mayores beneficios de desarrollo para los países. Por su parte, las directrices de salvaguardia están definidas para establecer normas y procedimientos cuyo propósito es asegurar la calidad y la sostenibilidad ambiental de las operaciones tanto del sector público como del privado del Banco.

De forma general, la primera parte de la política OP-703 conmina al Banco a centrar sus esfuerzos en fomentar la transversalidad ambiental en sus países miembros prestatarios a través de acciones que:

- Mejoren el desarrollo social y la calidad de vida en general, reconociendo que las inversiones en gestión ambiental y manejo de recursos naturales son fuentes de trabajo, de ingreso sostenible y de mejores condiciones de salud y vida en general, especialmente entre los segmentos de población más pobres.
- Fortalezcan la gobernabilidad mediante la formulación de marcos efectivos de gestión ambiental y mecanismos transparentes de gestión que solidifiquen el desarrollo de capacidades institucionales, la participación de la sociedad civil, el acceso público a la información, el respeto y cumplimiento de la ley, el uso de instrumentos de mercado y el desarrollo de políticas.
- Mejoren la competitividad de los países al promover y mejorar la conservación del capital natural de la región, incrementando el valor de bienes y servicios ambientales, y facilitando la participación y la inversión privada en actividades relacionadas con el medio ambiente.
- Impulsen la integración regional mediante el apoyo a la formación de capacidad de carácter regional para proteger y administrar bienes y servicios ambientales regionales.

La segunda parte de la política OP-703 se refiere concretamente a las salvaguardias ambientales y se resume en 17 directrices cuya descripción sucinta se hace a continuación.

- Directriz B.1 Políticas del Banco.* El BID financiará únicamente operaciones y actividades que cumplan con las políticas del Banco.
- Directriz B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales.* El Banco requerirá que todas las operaciones que financie se diseñen y se lleven a cabo en cumplimiento con la legislación y las normativas ambientales del país, incluidas aquellas establecidas bajo los Acuerdos Ambientales Multilaterales (AAM).
- Directriz B.3 Preevaluación y Clasificación.* Todas las operaciones que financie el BID deben ser preevaluadas y clasificadas de acuerdo con sus impactos ambientales potenciales, ya sean éstos directos o indirectos, regionales o de naturaleza acumulativa, incluyendo los impactos sociales y culturales ambientalmente relacionados tanto de la operación misma como de sus instalaciones asociadas, en las siguientes categorías:
- i) Categoría A: Cualquier operación que tenga el potencial de causar impactos ambientales o efectos sociales asociados negativos significativos, o tenga implicaciones que afecten gravemente los recursos naturales. Estas operaciones requerirán una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) cuando se trate de proyectos de inversión, o de Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE) para aquellos programas u operaciones financieras que involucren planes y políticas.
 - ii) Categoría B: Las operaciones que puedan causar impactos ambientales y sociales asociados negativos localizados y de corto plazo, para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas. Estas operaciones normalmente requerirán un Análisis Ambiental (AA) y un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).
 - iii) Categoría C: Toda operación que no cause impactos ambientales o sociales asociados negativos, o cuyos impactos sean mínimos. Estas operaciones no requieren un análisis ambiental o social más allá de lo que implique su preselección y delimitación para determinar su clasificación.
- Directriz B.4: Otros Factores de Riesgo.* Además de los impactos ambientales, el Banco identificará y manejará otros factores de riesgo que puedan afectar la sostenibilidad ambiental de sus operaciones (capacidad de gestión de las agencias ejecutoras o de terceros, riesgos derivados del sector, riesgos asociados con preocupaciones sociales y ambientales muy delicadas, y vulnerabilidad ante desastres).
- Directriz B.5: Requisitos de Evaluación Ambiental.* El Banco exigirá el cumplimiento de estándares específicos para la realización de Evaluaciones de Impacto

Ambiental (EIA), Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE), Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y los Análisis Ambientales (AA).

El proceso de EIA, exigido en las operaciones Categoría A deberá incluir como mínimo: pre-evaluación y caracterización de impactos (directos, indirectos, regionales o acumulativos); consulta adecuada y oportuna; y proceso de difusión de información; examen de alternativas (incluyendo un análisis de costo/beneficio de los impactos ambientales del proyecto y de las medidas de manejo asociadas); evaluación de cumplimiento con la legislación vigente; y planes de gestión y mitigación de impactos (PGAS). De requerirse una EAE, ésta debe efectuarse de forma que: (i) se asegure que los riesgos y oportunidades de políticas, planes o programas hayan sido correctamente identificados; (ii) se promueva desde un comienzo la participación del gobierno y las partes potencialmente afectadas en la identificación y análisis de temas estratégicos, acciones y alternativas de desarrollo; (iii) defina y acuerde una secuencia de acciones destinadas a abordar de manera sistemática y estratégica cuestiones ambientales y acciones prioritarias, resumidas en un plan de acción de la EAE para seguimiento y control adecuados; y (iv) garantice que se ha reunido la información ambiental adecuada y que se encuentra disponible para la toma de decisiones.

Para las operaciones en la Categoría B deberán contar con: (i) un Análisis Ambiental que comprenda una evaluación de los impactos y riesgos ambientales, sociales y de salud y seguridad asociados a la operación; y (ii) un PGAS que incluya al menos una presentación de los impactos y riesgos claves de la operación propuesta; el diseño de las medidas que se proponen para evitar, minimizar, compensar o atenuar dichos impactos; las responsabilidades en la ejecución de dichas medidas; la frecuencia de aplicación; y el presupuesto correspondiente.

Directriz B.6: Consultas. Las operaciones de Categoría A deberán ser consultadas con partes afectadas por lo menos dos veces durante la preparación del proyecto; las de Categoría B al menos una vez. Para propósitos de la consulta se deberá suministrar la información relativa a la operación (descripción del proyecto, principales impactos y contenido del PGAS, entre los más comunes) en los lugares, idiomas y formatos que permitan consultas de buena fe.

El proceso de consulta es un dialogo constructivo entre las partes afectadas y el proponente del proyecto, en el cual cada participante escucha las opiniones, intereses, expectativas y propuestas de los demás, lo cual implica que las partes involucradas estén dispuestas a dejarse influir en sus opiniones, actividades y planes, de lo que emergerán acciones concretas que tomen en cuenta las inquietudes e intereses de las demás partes. Por

consiguiente, se deberán evitar situaciones donde a la población se les informe sobre planes ya definidos que no hayan previamente considerado los puntos de vista de las partes interesadas y/o afectadas.

Directriz B.7: Supervisión y Seguimiento. El Banco supervisará el acatamiento de todos los requisitos de salvaguardias de las operaciones que financia. Los proyectos de Categoría “A” se supervisarán, por lo menos, una vez al año.

Directriz B.8: Impactos transfronterizos. En caso que durante el proceso de preparación de la operación se detectaren temas transfronterizos críticos asociados será necesario abordar los siguientes temas: (i) notificación al país o países afectados de los impactos identificados; (ii) implementación de un marco apropiado de consulta con las partes afectadas; y (iii) adopción de medidas apropiadas de manejo y supervisión de dichos impactos.

Directriz B.9: Hábitats Naturales y Sitios Culturales. De forma general, el Banco no apoyará operaciones a través de las cuales; a) se introduzcan especies invasoras; b) se afecten sitios de importancia cultural crítica; o c) involucren una conversión significativa o la degradación de hábitats naturales, a menos que, para esta última restricción: (i) no existan alternativas viables que el Banco considere aceptables; (ii) se hayan hecho análisis muy completos que demuestren que los beneficios totales derivados de la operación superan ampliamente sus costos ambientales, y (iii) se incorporen medidas de mitigación y compensación que el Banco considere.

Directriz B.10: Materiales peligrosos. La producción, adquisición, uso y disposición final de sustancias y materiales peligrosos será evitada siempre que sea posible (para lo cual se deberán preparar un plan de manejo y un plan de contingencias) y, en otros casos, minimizada. De forma específica, el Banco no financiará operaciones que involucren el uso de plaguicidas tóxicos como los de clase Ia, Ib y II definidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Directriz B.11: Prevención y Reducción de la Contaminación. Las operaciones financiadas por el Banco incluirán medidas destinadas a prevenir, disminuir o eliminar la contaminación resultante de sus actividades.

Directriz B.12: Proyectos en construcción. El Banco financiará operaciones que ya estén en construcción sólo si el prestatario puede demostrar que estas operaciones cumplen con todas las provisiones relevantes de sus políticas ambientales y sociales.

Directriz B.13: Préstamos de política e instrumentos flexibles de préstamo. Los préstamos de política, las operaciones de intermediación financiera, incluyendo préstamos globales multisectoriales, y los préstamos basados en criterios de desempeño, enfoques sectoriales o líneas de crédito condicionales para proyectos de inversión, pueden requerir herramientas alternativas de evaluación y gestión ambiental para determinar el nivel de riesgo asociados a las salvaguardias y los requisitos operativos.

Directriz B.14: Préstamos multifase o repetidos. Para el caso de operaciones en varias fases o de préstamos repetidos, antes de autorizar la ejecución de una nueva fase el Banco requerirá un análisis ambiental (o una auditoría ambiental) de la fase inmediatamente anterior para identificar posibles problemas ambientales y, de ser necesario, acordar con la agencia ejecutora las acciones que se requieran para remediar dichos problemas.

Directriz B.15: Operaciones de cofinanciamiento. Para las operaciones cofinanciadas por otras agencias, el Banco colaborará con los prestatarios y agencias financiadoras participantes para que se adopte un único proceso de evaluación ambiental, así como requisitos unificados de documentación, consulta y disponibilidad de información congruentes las políticas ambientales y sociales del BID.

Directriz B.16: Sistemas nacionales. Para manejar los impactos ambientales y sociales asociados a operaciones individuales, el BID considerará la utilización de los sistemas de salvaguardias existentes en el país, siempre y cuando éstos sean equivalentes o superiores a los requerimientos del Banco.

Directriz B.17: Adquisiciones. En acuerdo con el prestatario, las disposiciones de salvaguardia ambiental y social para la adquisición de bienes y servicios relacionados con proyectos financiados por el Banco podrán ser incorporadas en los documentos de préstamo específicos del proyecto, así como en sus normas operativas y en los pliegos (o carteles) de licitación, según sea el caso.

1.14 Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704)

De manera general, esta política enuncia que los proyectos financiados por el Banco incluirán las medidas necesarias para reducir el riesgo de desastres a niveles aceptables que el Banco determine, sobre la base de las normas y las prácticas más aceptadas. Para lograr este fin, durante su proceso de preparación, se determinará si los proyectos a ser financiados entrañan una alta exposición (vulnerabilidad) a amenazas naturales (terremotos, maremotos, deslizamientos de tierra, inundaciones, etc.) o presentan un elevado potencial de agravación del riesgo. Este análisis (llamado Plan de Manejo y Gestión del Riesgo PMGR) permitirá establecer medidas de mitigación, tanto estructurales como no

estructurales, en función de las capacidades institucionales existentes para hacer cumplir las normas de diseño y construcción, y de la disponibilidad de un marco institucional financiero para el mantenimiento adecuado de los activos físicos según el riesgo que se prevea.

La política se fundamenta en dos directrices principales; (i) gestión del riesgo por medio de la programación de las operaciones, que descansa, a su vez, en una gestión proactiva del riesgo de desastres a ser incluida en los diálogos estratégicos con los países durante los procesos de programación, y en la determinación de la viabilidad de los proyectos en función de su vulnerabilidad a las amenazas naturales; y (ii) operaciones después de los desastres, que se fundamenta en la reformulación de operaciones (que incluye la reorientación de recursos de préstamos existentes a paliar las consecuencias de un desastre), y la aprobación, a través de un proceso expedito, de operaciones para reconstrucción (evitando que se vuelva a crear una vulnerabilidad) y para asistencia humanitaria que se canaliza a través de cooperaciones técnicas no reembolsables.

1.15 Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710)

Esta política abarca todo desplazamiento físico involuntario de personas causados por un proyecto financiado con recursos del Banco, exceptuando los planes de colonización y el asentamiento de refugiados o víctimas de desastres naturales. Su objetivo principal es minimizar alteraciones perjudiciales en el modo de vida de las personas que viven en la zona de influencia del proyecto, evitando o disminuyendo la necesidad de desplazarlas físicamente y asegurando que, en caso de ser necesario su movilización, las personas sean tratadas en forma equitativa y, cuando sea factible, participen de los beneficios que ofrece el proyecto que motivó su reasentamiento.

De forma general, esta política recomienda tomarán todas las medidas posibles para evitar o reducir al mínimo la necesidad de reasentamiento involuntario como consecuencia de la ejecución de cualquier operación financiada por el Banco. Una forma efectiva de reducir la necesidad de reasentar familias es a través de cambios en el diseño, lo cual minimiza los impactos sociales asociados al proceso de reasentamiento y las complicaciones logísticas y administrativas requeridas por el proceso de reasentamiento.

Sin embargo, en caso de que un proyecto requiera inevitablemente el reasentamiento de personas se deberá preparar un Plan de Reasentamiento (PR) que asegure que las personas afectadas serán indemnizadas y rehabilitadas de manera equitativa y adecuada, garantizando que sus condiciones socioeconómicas posteriores al reasentamiento sean cuando no mejores, al menos iguales a las que tenían antes de su desplazamiento forzoso.

1.16 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761)

Esta política identifica dos líneas de acción: (i) una proactiva, que promueve activamente la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer a través de todas las intervenciones de desarrollo del Banco y que descansa a su vez en dos directrices fundamentales: a) la inversión directa en áreas estratégicas para la igualdad de género, y b) la integración transversal de la perspectiva de género en las intervenciones de desarrollo; y (ii) una preventiva, que integra salvaguardias a fin de prevenir o mitigar los impactos negativos sobre mujeres u hombres por razones de género, como resultado de la acción del Banco a través de sus operaciones financieras, y que se fundamenta en las siguientes directrices: a) la determinación de impactos adversos y riesgo de exclusión por motivos de género, y de las medidas para evitarlos, atenuarlos o compensarlos; b) la consulta y participación efectiva de las mujeres y los hombres; c) el reconocimiento, en cualquier contexto cultural o étnico, del derecho a la igualdad entre de mujeres y hombres; d) la aplicación de las salvaguardias y del análisis de riesgo en las operaciones, de acuerdo con sus potenciales impactos adversos sobre la igualdad de género.

Dos temas centrales referidos a la aplicación de la política de género son: i) la necesidad de realizar consultas públicas que reflejen las preocupaciones específicas de ambos sexos; y ii) la importancia de implementar mecanismos para promover la contratación y capacitación de mujeres como parte de las iniciativas de promoción de la equidad de género en los proyectos.

1.17 Política Operativa Sobre Pueblos Indígenas (OP-765)

Al igual que la Política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias, esta políticas también se divide en dos partes: (i) Apoyo al desarrollo con identidad; y (ii) Salvaguardias para las operaciones del Banco.

Para lograr un apoyo al desarrollo con identidad, el BID empleará sus mejores esfuerzos para incorporar los temas indígenas en las agendas locales y nacionales de desarrollo y en el inventario de proyectos del Banco, a través de: (i) la inclusión de temas específicamente indígenas en las agendas de desarrollo mediante operaciones independientes; y (ii) la inclusión de la especificidad indígena en los proyectos con enfoque general (*mainstreaming*).

En sus esfuerzos para facilitar el diálogo y apoyar la inclusión de la temática indígena, el Banco procurará abordar los siguientes componentes del desarrollo con identidad: (a) la visualización y comprensión de los retos del desarrollo indígena en los contextos rurales y urbanos; (b) el desarrollo de soluciones socialmente apropiadas para mejorar la disponibilidad y calidad de los servicios sociales para los pueblos indígenas; (c) el reconocimiento, la articulación e implementación de los derechos indígenas contemplados en las normas de derecho aplicables; (d) el apoyo a la cultura, la identidad, el idioma, las artes y técnicas tradicionales, los recursos culturales y la propiedad intelectual de los pueblos indígenas; (e) el fortalecimiento de los procesos de legalización y administración física de los territorios, las tierras y los recursos naturales tradicionalmente ocupados o

aprovechados por los pueblos indígenas; (f) la promoción de mecanismos apropiados de consulta, de participación en la gestión de los recursos naturales y de participación en los beneficios de los proyectos por parte de los pueblos indígenas en cuyas tierras y territorios los proyectos se desarrollen; (g) el desarrollo de iniciativas específicas para implementar alternativas efectivas y socialmente apropiadas para mejorar el acceso de los pueblos indígenas a los mercados financieros, productivos y laborales, la asistencia técnica y las tecnologías de información; (h) el apoyo a la gobernabilidad de los pueblos indígenas; (i) el apoyo a la participación y al liderazgo por, y la protección de, las mujeres, los ancianos, los jóvenes, y los niños y a la promoción de la igualdad de derechos; y (j) el fortalecimiento de la capacidad institucional de los pueblos indígenas.

Las salvaguardias incluidas en esta política se resumen en las siguientes:

- a) Impactos adversos.* La ejecución de las obras financiadas por el Banco se hará de tal forma de evitar o mitigar los impactos adversos directos e indirectos sobre los pueblos indígenas, sus derechos o su patrimonio, individuales o colectivos, para lo cual el Banco requerirá y verificará que el proponente del proyecto: (i) realice evaluaciones para determinar la gravedad de los impactos negativos potenciales sobre los pueblos indígenas; y (ii) incluya, el diseño y la implementación de las medidas necesarias para minimizar o evitar estos impactos, así como procesos de consulta y negociación de buena fe consistentes con los mecanismos legítimos de toma de decisión de los pueblos o grupos indígenas afectados.
- b) Territorios, tierras y recursos naturales.* Las operaciones que afecten directa o indirectamente el estatus legal, la posesión o la gestión de los territorios, las tierras o los recursos naturales tradicionalmente ocupados o aprovechados por los grupos étnicos incluirán las siguientes salvaguardias: (i) respetar los derechos reconocidos de acuerdo a las normas de derecho aplicables; y (ii) incluir en los proyectos de extracción y de manejo de recursos naturales y gestión de áreas protegidas: 1) mecanismos de consulta previa para salvaguardar la integridad física, cultural y económica de los pueblos afectados y la sostenibilidad de las áreas o recursos naturales protegidas; 2) mecanismos para la participación de los pueblos en la utilización, administración y conservación de dichos recursos; 3) compensación justa por cualquier daño que puedan sufrir como resultado del proyecto; y 4) siempre que sea posible, participación en los beneficios del proyecto. El tema de territorios indígenas es un área sensible que requiere atención especial durante el diseño y la ejecución del proyecto.
- c) Derechos indígenas.* Para todas las operaciones, el Banco tendrá en cuenta el respeto de los derechos de los pueblos y personas indígenas establecidos en las normas de derecho aplicables.

- d) *Prevención de la exclusión por motivos étnicos.* De forma general, el Banco no financiará proyectos que excluyan grupos indígenas por motivos étnicos. Sin embargo, en proyectos donde existan factores implícitos que excluyan a los pueblos o personas indígenas por motivos étnicos, estas actividades incluirán medidas como: (i) la información a los individuos y las organizaciones indígenas sobre sus derechos y sobre los mecanismos de reclamo disponibles; (ii) la diseminación, capacitación y medidas de eliminación de las barreras de acceso a beneficios, recursos y otros beneficios generados o facilitados por los proyectos; (iii) el otorgamiento a los trabajadores, empresarios y beneficiarios indígenas de la misma protección acordada por la legislación nacional a otras personas en sectores y categorías similares; y (iv) el otorgamiento de garantías de igualdad de condiciones para las propuestas presentadas por los pueblos indígenas.
- e) *Cultura, identidad, idioma y conocimientos tradicionales de los pueblos indígenas y otros grupos étnicos.* Las operaciones del Banco incluirán las medidas necesarias para salvaguardar las características socioculturales y lingüísticas particulares de los pueblos indígenas de potenciales impactos negativos, mediante procesos de consulta y negociación de buena fe para identificar los potenciales riesgos e impactos y diseñar e implementar respuestas socio culturalmente apropiadas. Respecto a este punto es importante tener en cuenta que las características étnicas de una población no siempre son evidentes u oficialmente reconocidas, por lo cual es necesario contar con profesionales calificados que realicen estudios que incluyan visitas al terreno durante la elaboración de los estudios sociales.
- f) *Pueblos indígenas transfronterizos.* En proyectos regionales, de dos o más países, o en áreas de frontera con presencia de pueblos indígenas, el Banco adoptará las medidas necesarias para que sus proyectos no afecten adversamente a los pueblos transfronterizos (procesos de consulta y negociación de buena fe, programas de seguridad jurídica y control territorial, y otros programas culturalmente adecuados).
- g) *Pueblos indígenas no contactados.* El Banco sólo financiará proyectos que respeten el derecho de los pueblos no contactados (también denominados “pueblos en aislamiento voluntario”) de permanecer en dicha condición y vivir libremente de acuerdo a su cultura, teniendo presente su especial vulnerabilidad y la imposibilidad de aplicar mecanismos de consulta previa y negociación con relación a ellos. Para este efecto se incluirán en los proyectos las medidas socioculturalmente adecuadas para reconocer, respetar y proteger sus tierras y territorios, medio ambiente, salud y cultura; y evitar cualquier contacto con ellos como consecuencia del proyecto.

METODOLOGÍAS E INSTRUMENTOS

En esta sección se presentan algunas de las herramientas de gestión ambiental y social que se utilizarán para el seguimiento del Programa. Éstas incluyen:

- a) Metodología para la clasificación ambiental y social de los proyectos;
- b) Metodología para la estimación del presupuesto socioambiental de cada proyecto;
- c) Definición de los estudios ambientales y sociales requeridos por la autoridad ambiental y por el Banco;
- d) Definición de los procesos de participación y consulta requeridos en función de la Categoría Ambiental y Social de los proyectos;
- e) Metodología para la clasificación de Pasivos Ambientales, y
- f) Instrumentos internos de gestión socio-ambiental.

1.18 Categorización Ambiental y Social de los Proyectos²².

Según la tipología de las obras a realizarse, los proyectos viales pueden ser clasificados en:

- a) **Construcción o reconstrucción:** La construcción comprende la ejecución de proyectos nuevos con nuevas alineaciones las que, por lo general requieren de la adquisición de tierras para la constitución de un nuevo derecho de vía para todo el tramo propuesto (apertura de nuevas vías). La reconstrucción, por su parte incluye una serie de acciones de gran magnitud para poner una vía existente en buenas condiciones de transitabilidad, comprendiendo frecuentemente la construcción de variantes para conferir a la vía mejores características geométricas. Esta categoría comprende los siguientes tipos de proyectos: construcción de nuevos proyectos; construcción de nuevas calzadas; reconstrucción de la estructura de base, sub-base y pavimento; construcción de túneles y puentes con sus accesos; entre otros.
- b) **Ampliación:** Consiste básicamente en el cambio de especificaciones y dimensiones de la vía, para lo cual se hace necesario la construcción de obras en la infraestructura existente que permitan una adecuación de la vía a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado (incluye construcciones de nuevos carriles siempre y cuando no implique la materialización de un segundo eje). Este tipo de proyectos comprende: ampliación de calzada, construcción de nuevos carriles, rectificación (alineamientos horizontal y vertical), construcción obras de drenaje y sub-drenaje, pavimentación, tratamientos superficiales, señalización, entre otros.
- c) **Mejoramiento:** Se refiere a cambios de las especificaciones de la vía o del tipo de rodadura (de grava a asfalto, por ejemplo) para mejorar su transitabilidad. La

²²

Para facilitar la categorización ambiental preliminar de los proyectos viales, se ha preparado una aplicación en EXCEL que corresponde a una Ficha de Clasificación Ambiental Preliminar de Obras Viales –FCPOV (ver **Anexo I**).

mayoría de los trabajos se efectúan ya sea sobre la carretera existente o dentro de su derecho de vía. A veces implica la adquisición de tierras en áreas restringidas. Dentro de las obras a efectuarse se incluyen: ampliación de bermas (banquinas, espaldones, hombreras o *shoulders*); mejoramiento de curvas; cambios de superficies de rodadura; adición de nuevos carriles en zonas de pendiente; y reforzamiento de puentes, entre otras.

- d) **Rehabilitación:** Consiste en la ejecución de una serie de obras destinadas a recuperar las condiciones y especificaciones del nivel de servicio original de una obra de infraestructura vial existente dentro de su derecho de vía. Las tareas de rehabilitación pueden ocasionalmente incluir pequeñas rectificaciones geométricas y el manejo de zonas inestables. Este tipo de proyectos comprende: construcción de obras de drenaje, reconstrucción de base o sub-base, reconstitución o afirmado de la capa de rodadura, y obras de estabilización (muros de contención y otras estructuras), entre las más comunes.
- e) **Mantenimiento:** Se refiere a una serie de acciones que se ejecutan en una vía existente para mantenerla en sus condiciones de funcionamiento. El mantenimiento rutinario se atañe a la conservación continua (a intervalos menores de un año) de las zonas laterales y a intervenciones de emergencia de la calzada, con el fin mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad en la vía (limpieza de derrumbes, desbroce, limpieza o reposición de las estructuras de drenaje, reparación de baches en los pavimentos, perfilado y compactación de la superficie, limpieza y reparación de la señalización). El mantenimiento periódico se refiere a obras programadas con intervalos variables de tiempo destinadas a mantener las condiciones y especificaciones del nivel de servicio original, y puede incluir la reconformación y recuperación de la calzada, la limpieza y reconstrucción de cunetas, la escarificación del material de afirmado existente, la extensión y compactación de material para recuperación de los espesores del afirmado inicial, y la reposición de pavimento en algunos sectores, entre otros.

En función a su nivel jerárquico, los proyectos viales pueden ser clasificados en:

- a) **Red Primaria, Troncal, Principal, Prioritaria o Nacional:** Comprende las vías colectoras longitudinales y transversales que unen las capitales provinciales del país. Éstas, por lo general, son vías pavimentadas de alta velocidad, múltiples intercambiadores o distribuidores de tráfico, cruces y obras de arte complejos. Los derechos de vía pueden variar entre 25 y 50 metros a cada lado del eje de la vía.
- b) **Red Secundaria, Provincial, Estadual, Departamental o Subnacional:** Son las redes “alimentadoras” de la red troncal, conformadas por vías pavimentadas de tráfico intermedio, con derechos de vía de 20 a 50 metros a cada lado del eje, que usualmente son administradas por entes territoriales o regionales.

- c) **Red Terciaria, Municipal o Cantonal:** Estas vías, que usualmente están bajo la responsabilidad de la administración local (entes municipales), son en general de tierra, algunas empedradas o con pavimento articulado, obras de arte limitadas, bajo volumen de tráfico, sin bermas (espaldones, banquetas, hombreras o *shoulders*) y con derechos de vía muy angostos.

Una vez determinadas el tipo de obras que se ejecutarán en el marco de un proyecto vial, una primera clasificación, basada únicamente en su tipología y nivel jerárquico, es la que se muestra en la siguiente matriz, donde los proyectos tipo I son aquellos con mayor potencialidad de generar impactos ambientales y sociales negativos, mientras que los de tipo IV conllevan impactos negativos menores.

Tipología de las Obras	Jerarquía de la Vía		
	Red Primaria	Red Secundaria	Red terciaria
Construcción o reconstrucción	I	I	I
Ampliación	I	II	II
Mejoramiento	II	III	III
Rehabilitación	II	III	IV
Mantenimiento	III	IV	IV

Tabla No. 1: Potencialidad de un proyecto vial para generar impactos socioambientales en función de la tipología de sus obras y su jerarquía

Cuando un proyecto involucre la ejecución de varios tipos de obras (componentes individuales del proyecto global), éstas deberán clasificarse separadamente. La clasificación del proyecto será la de aquella obra o componente que implique el mayor impacto.

Desafortunadamente esta clasificación preliminar de las obras viales no refleja el riesgo ambiental y social que conllevan, pues solamente se refiere a la potencialidad que tienen para causar algún tipo de daño ambiental o social. El impacto socioambiental podrá ser determinado una vez que al análisis anterior se haya incorporado una evaluación de la sensibilidad o vulnerabilidad del medio a las acciones propuestas. Para esto último se utiliza la siguiente matriz.

Sensibilidad del Medio	Característica	
Alta	Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan áreas bajo algún tipo de régimen de protección ambiental (parques nacionales, reservas, etc.) o áreas que están en proceso de ser protegidas.	<input type="checkbox"/>
	Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan ecosistemas frágiles (bosques primarios, humedales, fuentes agua, etc.), o hábitats críticos donde viven especies	<input type="checkbox"/>

Sensibilidad del Medio	Característica	
	amenazadas o en peligro de extinción (ver clasificación de la UICN).	
	Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan áreas de alto grado de biodiversidad	<input type="checkbox"/>
	La construcción del proyecto implica la necesidad de reasentar un número igual o mayor a 50 individuos o implica desplazamientos económicos de la población de importancia.	<input type="checkbox"/>
	Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan zonas de alta conflictividad social o armada.	<input type="checkbox"/>
	Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan territorios indígenas o poblaciones vulnerables.	<input type="checkbox"/>
	Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan áreas con presencia de sitios de alto interés histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural.	<input type="checkbox"/>
Media	El proyecto se asienta o atraviesa zonas vulnerables a fenómenos naturales como inundaciones, deslizamientos, flujos de lahares, terremotos, etc.	<input type="checkbox"/>
	Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan la zona de amortiguamiento o de un área protegida o en proceso de protección.	<input type="checkbox"/>
	Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan zonas de amortiguamiento de ecosistemas frágiles o hábitats críticos donde viven especies amenazadas o en peligro de extinción (ver clasificación de la UICN).	<input type="checkbox"/>
	La topografía de los lugares donde se asienta o atraviesa el proyecto tiene pendientes predominantes mayores al 35%.	<input type="checkbox"/>
	Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan la zona de amortiguamiento de territorios indígenas o comunitarios.	<input type="checkbox"/>
	Se presume las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecarán sitios de interés histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural.	<input type="checkbox"/>

Tabla No. 2: Lista de verificación para determinar el nivel de sensibilidad del medio que sería afectado por un proyecto vial

La determinación de la sensibilidad del medio donde se asentará el proyecto vial se realiza de la siguiente manera:

- Un proyecto se asienta en una zona de **Sensibilidad Alta** cuando: i) al menos se verifica que cumple con uno de los requisitos correspondientes a un medio altamente sensible; o ii) el proyecto cumple con tres o más características de un medio con sensibilidad media.
- Un proyecto se asienta en una zona de **Sensibilidad Media** cuando se verifican las siguientes dos condiciones: i) el proyecto no cumple con ninguno de los requisitos característicos de un medio de sensibilidad alta; y ii) cumple con una o máximo dos características de una región de sensibilidad media.

- Un proyecto se asienta en una zona de **Sensibilidad Baja**, si es que no activa ninguna de las características para una región de sensibilidad alta o media.

De conformidad con la Directriz B.3 la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703) del BID, los proyectos viales que se incluyen en el Programa deberán clasificarse en tres categorías: i) Categoría A, a todo proyecto con el potencial de causar impactos ambientales y sociales asociados negativos significativos o que tengan implicaciones profundas que afecten los recursos naturales; ii) Categoría B, a toda operación que pueda generar impactos ambientales y sociales negativos localizados y de corto plazo, para los cuales ya se dispone de medidas de manejo efectivas; y iii) Categoría C, a los proyectos que no causen impactos ambientales y sociales negativos, o cuyos impactos sean mínimos.

Tomando en consideración la potencialidad del proyecto vial para generar impactos (función de su tipología y nivel jerárquico) y la sensibilidad del medio, el equivalente a la clasificación ambiental requerido por la Directriz B.3 de la Política OP-703 se obtendrá a partir de la siguiente matriz.

Potencialidad del proyecto para generar impacto*	Sensibilidad del Medio		
	Alta	Media	Baja
I	A	A	B
II	A	B	B
III	B	C	C
IV	C	C	C

* En función de la Tabla No.1

Tabla No. 3: Clasificación ambiental preliminar de un proyecto en función de su potencialidad de generar impactos y de la sensibilidad del medio donde se implantará, empleando el criterio de clasificación ambiental según Política OP-703 del BID

En caso de que, utilizando esta metodología, el proyecto vial en cuestión haya sido clasificado en la categoría A, será necesario contactarse con la Unidad de Salvaguardias Ambientales del Banco (VPS/ESG) para reconfirmar esta clasificación preliminar y decidir sobre el curso de acción a tomarse.

1.19 Estimación del Presupuesto Socio-Ambiental

Las inversiones requeridas para prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos negativos potenciales de un proyecto varían grandemente en función del tipo de proyecto vial y de la vulnerabilidad del medio donde será ejecutado. A mayor nivel de riesgo socio-ambiental (Categoría A) mayores serán los requerimientos en términos de inversión para

prevenir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos negativos; mientras que a menor nivel de riesgo (Categoría C) menores serán las inversiones requeridas.

En este contexto, aplicando la experiencia de la banca multilateral en la región, se han establecido unos porcentajes de inversión referenciales en función de la inversión total de un proyecto.

Potencialidad del proyecto para generar impacto	Sensibilidad del Medio		
	Alta	Media	Baja
I	8%	6%	4%
II	6%	4%	4%
III	4%	1%	1%
IV	1%	1%	1%

Tabla No. 4: Porcentaje del costo total de un proyecto vial comúnmente asignado para del financiamiento de las medidas de manejo socioambiental en función de su potencialidad de generar impactos y de la sensibilidad del medio donde se implantará.

El objetivo de contar con un presupuesto estimado de la inversión requerida para manejar los aspectos ambientales y sociales asociados con un proyecto, es que las empresas que participen en los procesos licitatorios para la construcción de carreteras los incluyan dentro de sus ofertas.

1.20 Estudios requeridos en función de la categoría ambiental

A continuación se detalla el tipo de estudios que se requerirá para el proyecto vial en cuestión en función de la categorización que le fuera otorgada tanto por la legislación ambiental vigente como por el proceso de clasificación ambiental contenido en la política OP-703.

1.20.1 Estudios requeridos por la legislación ambiental nacional

Los estudios que el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales solicita como información complementaria a los proyectos viales son las evaluaciones hidrológicas análisis de suelos, estudios hidrogeológicos, análisis de las amenazas naturales y riesgo, análisis de flora y fauna del entorno y un análisis socioeconómico.

1.20.2 Estudios requeridos por el Banco

A continuación se muestra de forma resumida los estudios requeridos en función de la clasificación ambiental de los proyectos dada en virtud de la política OP-703.

Categoría Ambiental	Tipo de estudio requerido	Característica del Estudio
A	Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) cuando se trate de proyectos de inversión (incluyendo su respecto PGAS).	Debe incluir como mínimo: preevaluación y caracterización de impactos (directos, indirectos, regionales o acumulativos) utilizando una línea de base; consulta adecuada y oportuna y proceso de difusión de información; examen de alternativas, incluida la opción sin proyecto. Debe estar respaldada por análisis de alternativas al proyecto y, si aplica, por evaluaciones económicas de costo-beneficio de los impactos ambientales del proyecto y de las medidas de manejo relacionadas, además cumplir con los requisitos legales pertinentes. Los planes de gestión y mitigación de impactos deben estar comprendidos Plan de Manejo y Gestión Ambiental -PGAS; los resultados del proceso de EIA deben estar incorporados en el diseño del proyecto
	Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE) para programas u operaciones financieras que involucren planes y políticas.	Debe: i) asegurar que los riesgos y oportunidades de políticas, planes o programas hayan sido correctamente identificados; ii) promover desde un comienzo la participación del gobierno y las partes potencialmente afectadas en la identificación y análisis de temas estratégicos, acciones y alternativas de desarrollo; iii) definir y acordar una secuencia de acciones destinadas a abordar de manera sistemática y estratégica cuestiones ambientales y acciones prioritarias, resumidas en un plan de acción de la EAE para seguimiento y control adecuados; y iv) garantizar que se ha reunido la información ambiental adecuada y que se encuentra disponible para la toma de decisiones.
B	Análisis ambiental y/o social centrado en temas específicos identificados durante el proceso de selección, así como un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).	Debe comprender; i) la evaluación de los potenciales impactos y riesgos ambientales, sociales y de salud y seguridad asociados a la operación; ii) las medidas previstas para controlar dichos riesgos e impactos; y iii) un programa de seguimiento para dar atención a los impactos y riesgos importantes.
C	Ninguno	No se requiere ningún análisis ambiental o social más allá de lo que implique su preselección y delimitación para determinar su clasificación

Tabla No. 5: Estudios requeridos por la política OP-703 en función de la clasificación ambiental y social del proyecto vial.

Los PGAS (cuya versión preliminar se incorpora usualmente al Estudio de Impacto Ambiental y Social), por su parte, deben incluir: i) una presentación de los impactos y riesgos claves de la operación propuesta, tanto directos como indirectos; ii) el diseño de las medidas ambientales y sociales que se proponen para evitar, minimizar, compensar o atenuar los impactos y riesgos claves, tanto directos como indirectos; iii) las responsabilidades institucionales relativas a la implementación de tales medidas, incluyendo, si fuere necesario, formación de capacidades y adiestramiento; iv) el cronograma y presupuesto asignado para la ejecución y gestión de las medidas de manejo propuestas; v) el programa comunicación, consulta y participación; y vi) el marco para la supervisión de los riesgos e impactos ambientales y sociales y de seguridad ocupacional potenciales, a lo largo de la ejecución del proyecto, incluidos indicadores de gestión claramente definidos, cronogramas de supervisión, responsabilidades y costos. Los EsIA y PGAS deben estar a disposición del público previamente a la misión de análisis (debida diligencia ambiental y social), de acuerdo con lo especificado en la Política de Disponibilidad de Información (OP-102).

De forma complementaria a los estudios ambientales y sociales antes mencionados y en función de la política o directiva que el proyecto active, también se deben prepararse los siguientes estudios:

Política Activada	Tipo de Estudio Requerido
OP-703 Directriz B.9: Hábitats Naturales	Programa de Manejo Ambiental (PMA)
OP-703 Directriz B.9: Sitios Culturales	Plan de Protección del Patrimonio Cultural (PPPC),
OP-704	Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (PGDR)
OP-710	Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI)
OP-765	Plan de Pueblos Indígenas (PPI)

Tabla No. 6: Estudios complementarios en función de la política que active el proyecto vial.

1.21 Difusión de la información y consulta pública

El concepto de difusión de la información y consulta pública se enmarca dentro del conjunto de acciones o iniciativas que se llevan a cabo para impulsar el desarrollo local y propiciar el involucramiento de la comunidad en el ciclo de un proyecto. Este proceso consiste en la generación de espacios de discusión donde, a través de un diálogo constructivo basado en información fidedigna y oportuna, la población transmite sus puntos de vista respecto de un proyecto vial, de sus estudios ambientales y de sus planes de manejo.

1.21.1 Difusión de la información

La difusión de la información a la población afectada o beneficiada por los proyectos viales se hará principalmente a través de dos formas: i) la página WEB de Ministerio de Obras Publicas; y ii) los medios locales a los cuales tiene más acceso la población (televisión, radio, prensa, boletines informativos, carteleros en los ayuntamientos, etc.

La información que Ministerio de Obras Publicas publicará en su página WEB será como mínimo la siguiente:

- i) Características básicas del proyecto;
- ii) Términos de referencia para la preparación de los estudios ambientales y sociales;
- iii) Estudios ambientales y sociales;
- iv) Fechas clave del proceso de consulta;
- v) Resumen y resultados de las consultas públicas;
- vi) Descripción del sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos;
- vii) En los casos que aplique, plan de reasentamiento, plan de desarrollo para pueblos indígenas y plan de protección del patrimonio físico y cultural;
- viii) Compromisos sociales y ambientales a ejecutarse durante la implementación del proyecto;

- ix) Informes de monitoreo ambiental y social; y
- x) Cualquier otro estudio importante que se haya hecho producido para el proyecto en cuestión.

1.21.2 Consulta pública

Sin perjuicio de aquéllos que en virtud de la legislación nacional vigente deben der cumplidos en términos de consulta, a continuación se detallan los requerimientos mínimos que la política OP-703 establece en función de la categoría ambiental del proyecto vial.

Categoría Ambiental	Número de Consultas Requerido
A	Al menos dos consultas a ser realizadas durante la preparación de un proyecto; i) la primera durante la fase de delimitación de los procesos de evaluación o revisión ambiental; y ii) la segunda durante la revisión de los informes de evaluación
B	Por lo menos una consulta, preferentemente durante la preparación o revisión de los PGAS
C	No requieren de una consulta pública.

Tabla No. 7: Número de consultas públicas requerido en función de la clasificación ambiental y social del proyecto vial.

Para propósitos de consulta pública se suministrará la información en los lugares, idiomas y formatos que permitan consultas de buena fe con las partes afectadas para que estas últimas puedan formarse una opinión y puedan hacer comentarios sobre el curso de acción propuesto.

Más allá de la realización de eventos aislados, la consulta deberá entenderse como un proceso que incluye un trabajo preparatorio donde se proporcione información a la población y se establezcan canales de dialogo en doble sentido. Estos canales deben continuar después del evento para promover una relación fluida entre los proponentes del proyecto y la población potencialmente afectada por dicho proyecto.

En caso de presencia de poblaciones indígenas en las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto vial, los métodos y procedimientos de diálogo se diseñarán en función de características culturales de las poblaciones en cuestión (idioma, lengua, lugares para las reuniones, tiempos para las reuniones, participación por género, etc.) de forma que se garantice su participación.

Uno de los propósitos centrales del proceso de consulta es conocer las percepciones, expectativas, preocupaciones y recomendaciones de la población sobre el proyecto de manera que estas inquietudes se puedan incorporar en su diseño para adaptarlo a las condiciones locales y con el apoyo de la población local, contribuir a su viabilidad socioambiental.

Todo evento de consulta pública estará precedido por convocatorias públicas no restrictivas en cuanto a participación se refiere, que se efectuarán con la debida anticipación a través de

los medios (radio, prensa, carteleros, etc.) y los formatos (cuñas radiales, anuncios de prensa, idioma, etc.) que se estimen más adecuados para garantizar una buena participación de la comunidad, incluyendo eventualmente la realización de reuniones por género. Cada evento contendrá, al menos los siguientes puntos:

- i) Descripción del proyecto.
- ii) Descripción de los principales impactos ambientales y sociales.
- iii) Descripción de las medidas de manejo ambiental y social propuestas (PGAS). De ser aplicable, en este punto se hará una descripción del Plan de Reasentamiento Involuntario, del Programa de Manejo Ambiental (PMA), del Plan de Protección del Patrimonio Cultural (PPPC), del Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (PGDR) y del Plan de Pueblos Indígenas (PPI).
- iv) Descripción del sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos.
- v) Espacio para recoger las inquietudes y los puntos de vista de la población respecto de cualquiera de los puntos anteriores o de cualquier otro que se relacione con el proyecto en cuestión.

Los resultados del proceso de consulta serán difundidos a través de la página WEB de Ministerio de Obras Públicas.

En aquellos casos donde la relación con la población afectada y demás partes involucradas sea un aspecto sensible, se deberá desarrollar e implementar planes orientados a promover el involucramiento activo de la población durante el diseño y ejecución del proyecto (*stakeholder involvement plans*).

1.22 Pasivos Ambientales y Sociales

Se entiende por pasivo ambiental o social a todo problema originado por la ejecución de una obra previa que está afectando el entorno natural o social de las áreas de influencia de una carretera. Dentro de los pasivos más comunes que se registran al realizar un proyecto vial se pueden citar:

- i) Sitios abandonados sin ningún tratamiento para su recuperación como: áreas activas o inactivas de explotación de material (canteras), escombreras, sitios de acopio de material, sitios de disposición final de residuos, campamentos, obradores, infraestructura temporal, áreas de producción industrial (plantas de hormigón, plantas de asfalto, talleres, estaciones de servicio, etc.), entre los más importantes.
- ii) Obras de arte mal diseñadas (drenajes, alcantarillas, cunetas, etc.) que generan represamientos o que alteran significativamente la escorrentía natural superficial o subterránea.
- iii) Pasos de fauna mal ubicados o mal dimensionados.
- iv) Caminos permanentes que se utilizaron como acceso al proyecto vial y que se dejan sin reparar.

- v) Caminos de acceso o de servicio contruidos expresamente para la obra vial, que no serán utilizados posteriormente y que se dejan sin restaurar.
- vi) Obras a medio terminar que se abandonan sin ningún tipo de previsión.
- vii) Taludes no estabilizados que se constituyen en potenciales zonas de derrumbes o de deslizamientos.
- viii) Incumplimientos de acuerdos sociales con la comunidad.
- ix) Deudas no honradas por los contratistas a la comunidad.
- x) Situaciones de conflicto previo asociadas a actividades del proyecto o a etapas anteriores de proyectos similares.
- xi) Ocupamiento ilegal de franjas de servidumbre.

Los pasivos ambientales y sociales pueden ser estáticos, cuando su efecto ha llegado a un punto en que no puede cambiar más; o dinámicos, en los casos en que su incidencia en el medio cambia en función del tiempo. Adicionalmente pueden ser recuperables, cuando mediante la ejecución de acciones pertinentes se pueden restaurar las condiciones ambientales o sociales que existían antes de que el pasivo se produjera; o no recuperables, en el evento en el que la existencia del pasivo haya superado la capacidad asimilativa del medio para regenerar sus condiciones ambientales originales.

1.23 Grado de Amenaza de un Pasivo Ambiental o Social

El siguiente cuadro resume en grado de amenaza de un pasivo ambiental o social en función de su característica.

Grado de Amenaza	Características del pasivo
Bajo	<ul style="list-style-type: none"> • Se ubica o afecta áreas intervenidas sin poblaciones cercanas. • Puede generar deslizamientos pequeños que ocasionarían interrupciones temporales en el tránsito sin poner en riesgo la estructura de la vía. • En caso de incumplimientos con la comunidad, éstos son menores y normalmente no en cantidad sino en temporalidad.
Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Afecta o se ubica cerca de bosques, ríos, humedales o se encuentra dentro de áreas naturales de interés. • Puede generar deslizamientos que ocasionarían interrupciones más dilatadas del tránsito y que podrían ocasionar afectación parcial de la estructura de la vía o de sus obras de arte. • En caso de incumplimientos con la comunidad, éstos incluyen la omisión algunos acuerdos y el cumplimiento de otros a destiempo.
Crítico	<ul style="list-style-type: none"> • Afecta o se ubica dentro de áreas frágiles o sensibles (áreas protegidas, humedales, etc.) o comunidades o centros poblados; • Puede generar deslizamientos que ocasionarían largas interrupciones (y periódicas) del tránsito vehicular o producir procesos que pongan en riesgo la estructura de la vía. • En caso de incumplimientos con la comunidad, éstos son casi totales.

Tabla No. 8: Grado de amenaza de un pasivo ambiental en función de sus características.

1.24 Instrumentos para el Reporte de la Gestión Ambiental y Social

En función de las etapas del ciclo de proyecto, Ministerio de Obras Publicas deberá aplicar y presentar al BID los siguientes instrumentos de gestión socio-ambiental.

1.24.1 Ficha de Clasificación Ambiental Preliminar de Obras Viales (FCPOV)

La Ficha de Clasificación Ambiental Preliminar de Obras Viales²³ (FCPOV) es un instrumento que sugiere la clasificación de los proyectos viales en función de lo estipulado en la Directriz B.03 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco. La ficha resume en una aplicación en Excel la clasificación preliminar de proyectos viales detallada en el acápite 5.1 de este documento.

La FCPOV deberá ser completada por Ministerio de Obras Publicas como primer paso para determinar la clasificación ambiental preliminar de todo proyecto vial que se pretenda ejecutar el marco de cualquier programa vial financiado por el BID, y determinar cómo proceder luego de obtenida esta clasificación. Para esto, luego de abrir la aplicación en Excel asegurándose de que la función de macros esté habilitada, se debe proceder de la siguiente manera:

- Ingresar el nombre del proyecto en cuestión sobre la celda marcada en rojo. Hecho esto la celda cambiará de color a blanco y la leyenda “Ingrese el Nombre de la Vía” desaparecerá.
- Escoger la tipología de la vía de la lista que se descuelga una vez que se posiciona el cursor en la casilla correspondiente. Seleccionada la opción escogida la leyenda “Escoja la Tipología” desaparecerá.
- Escoger la red vial a la que pertenece el proyecto en cuestión de la lista que se descuelga una vez que se posiciona el cursor en la casilla correspondiente. Seleccionada la opción escogida la leyenda “Escoja la Red” desaparecerá.
- Marcar con el cursor los casilleros que correspondan a las características de la zona donde se asienta o atraviesa la vía. Cada vez que se marque un casillero, éste cambiara a gris, a la vez que aparecerá el signo de “visto” (*checo*) en él.
- Seleccionar el botón de “Efectuar Clasificación Ambiental” ubicado en la parte inferior izquierda de la ficha. De no haberse escogido ninguna de las características de la zona donde se asienta o atraviesa el proyecto, al seleccionar este botón aparecerá un mensaje de advertencia para verificar que las celdas no han sido dejadas en blanco por error y que efectivamente el proyecto no se asentará o atravesará por ninguna de las zonas descritas.

²³ Ver Anexo I

La clasificación ambiental preliminar del subproyecto aparecerá en la parte inferior derecha de la ficha. Si esta clasificación resulta ser “A”, aparecerá también una leyenda indicando la necesidad de contactarse con el Banco para determinar cómo proseguir.

1.24.2 Ficha de Evaluación Ambiental Preliminar (FEAP)

Luego de haberse completado la FCPOV y, se ser necesario, de haberse contactado con el Banco para saber cómo proceder, Ministerio de Obras Publicas deberá completar la Ficha de Evaluación Ambiental Preliminar²⁴ (FEAP), que permitirá de una manera preliminar identificar tempranamente los riesgos socioambientales potenciales que el proyecto vial en cuestión podría presentar.

La FEAP contiene seis secciones:

- i) Datos del Subproyecto Vial, que recoge información de las obras previstas en cuanto al tipo de proyecto, la jerarquía de la red a la que pertenece, su categoría ambiental²⁵, localización, y las características de la vía. Esta sección posee también un espacio para cargar un mapa de localización del subproyecto para lo cual hay que hacer *in clic* en el ícono que está inmediatamente en la parte superior de la leyenda “Figura No.1: Implantación del Subproyecto Vial”. Con esto se desplegará un recuadro para seleccionar la figura deseada desde cualquier otro dispositivo de manejo electrónico de archivos.
- ii) Descripción del Subproyecto Vial, donde deben detallarse de forma sucinta los objetivos del subproyecto y las principales obras a ejecutarse, concentrándose en aquéllas con la mayor potencialidad de causar impactos.
- iii) Breve Descripción del Área de Implantación del Subproyecto, donde se debe incluirse una descripción resumida de las características más sobresalientes de los entornos físico, biótico y socioeconómico, haciendo énfasis en los componentes más vulnerables a las acciones del proyecto.
- iv) Otros datos Relativos al Subproyecto Vial, donde se detallan a través de un procedimiento de selección múltiple las características generales de las escombreras, canteras, campamentos, talleres, y áreas industriales asociados a la obra vial. Para seleccionar cualquiera de las opciones que apliquen hay que posicionarse sobre los recuadros y hacer *clic*. Hecho esto, el recuadro de la opción seleccionada aparecerá con una “x”.
- v) Impactos Probables, que incluye una selección de 33 impactos más comunes asociados con las obras viales, de los cuales habrá que seleccionar los pertinentes de manera similar a lo explicado en el punto anterior. Esta sección contiene un casillero de observaciones que permitirá incluir de manera narrativa cualquier particularidad respecto del impacto sugerido.

²⁴ Ver Anexo II

²⁵ Obtenida a través de la FCPOV luego de verificar con el Banco en caso de proyectos preclasificados en la categoría A

- vi) Otros Impactos y Riesgos, que se incluye un espacio para detallar cualquier otro impacto o riesgo no contenido en la sección de impactos probables.

1.24.3 Informe de Seguimiento Socio-Ambiental (ISSA)

Este informe²⁶, que deberá ser llenado por Ministerio de Obras Publicas luego de toda una visita de supervisión, está concebido para reflejar el estado de avance de la ejecución del subproyecto vial. Este documento está compuesto de las siguientes secciones:

- i) Encabezado, que contiene datos relativos al nombre del Programa Vial al cual pertenece el subproyecto en cuestión; el número de proyecto con que fue aprobado por el Banco; la fecha de aprobación correspondiente; el nombre del subproyecto vial; las calificaciones del desempeño ambiental actual y anterior del subproyecto; y las fechas y los nombres de los responsables de la supervisión actual y última efectuada al subproyecto.
- ii) Estado de ejecución del proyecto, que resume el porcentaje de los avances financiero, físico y de las actividades ambientales del subproyecto a la fecha de realización de la visita de supervisión. Para activar cada uno de los cuadros presentados, basta hacer clic sobre ellos para abrir el enlace con el archivo Excel y poder introducir los valores que correspondan²⁷. Terminado el proceso, basta hacer un clic en cualquier parte fuera del cuadro para regresar a la aplicación Word.

Esta sección contiene bajo cada cuadro de evaluación una subsección de comentarios donde se puede ingresar cualquier aclaración que corresponda.
- iii) Hallazgos principales, donde deberá registrarse de forma muy condensada los eventos o situaciones más importantes acaecidas durante el periodo que comprende la supervisión.
- iv) Estado de Cumplimiento de las Disposiciones Contenidas en la Licencias o Permisos Ambientales, donde debe resumirse la disposición pertinente, el estado de cumplimiento y detallar si en el periodo de análisis se han producido sanciones al subproyecto por parte de las autoridades ambientales. También contiene una sección para incluir cualquier tipo de recomendación u observación que se considere pertinente.
- v) Estado de la No Conformidades, que detalla las no conformidades abiertas por la supervisión, el estado en que se encuentran (marcando con una “x” en las casillas de “estado” que corresponda) y cualquier tipo de observación que se crea pertinente.

²⁶ Ver Anexo III.

²⁷ La aplicación permite ingresar sólo los valores que corresponden a los acumulados previsto y actual hasta la visita anterior, así como los valores netos registrados entre la visita anterior y la actual. Las otras celdas están bloqueadas, por lo que no pueden ser modificadas.

- vi) Situación de las Acciones Correctivas Previas, que detalla el estado de ejecución de los compromisos adquiridos en la visita de supervisión inmediatamente anterior para remediar los problemas detectados.
- vii) Desempeño Ambiental, Social y de Seguridad Ocupacional, que pretende evaluar a través de 46 criterios el estado del desempeño del subproyecto en lo que respecta a temas ambientales, sociales y de seguridad ocupacional. En esta sección deberán, para cada tema de salvaguardia introducirse los indicadores clave de proceso y resultado. Para escoger el estado de cumplimiento basta posicionar el cursor sobre la casilla y seleccionar de la lista que se descolgará la opción que corresponda.
- viii) Plan de Acción, que resume los acuerdos a los que se ha llegado con los contratistas y la Supervisión para corregir los problemas socioambientales y de salud y seguridad ocupacional que se han detectado en la visita.

1.24.4 Informe Semestral del Desempeño Socioambiental de Proyectos Viales (ISDSP)

Este informe, que deberá recoger el estado de situación global de la ejecución ambiental y social del Programa vial, deberá ser completado y adjuntado como parte del Informe de Ejecución que, de conformidad con las Normas Generales²⁸ del Contrato de Préstamo ES-L105, Ministerio de Obras Publica debe presentar al Banco dentro de los sesenta (60) días siguientes a la finalización de cada Semestre.

El ISDSP²⁹ contiene las siguientes secciones:

- i) Datos Generales del Proyecto, donde debe registrarse la información relativa a la operación aprobada por el Banco, el periodo que abarca el informe semestral, el responsable de su elaboración y la calificación del desempeño socioambiental que la operación en su conjunto ha alcanzado.
- ii) Introducción y Antecedentes del Período, sección donde debe describirse de forma sucinta las situaciones más importantes que ocurrieron en el periodo bajo análisis.
- iii) Logros en el Periodo, donde deben detallarse los logros técnicos así como aquéllos alcanzados en el Programa de Gestión Ambiental, Social y de Seguridad Ocupacional, en el periodo en cuestión.
- iv) Detalle de los Avances, sección donde se detalla información general relativa a cada subproyecto, así como su estado de ejecución física, financiera y ambiental, a la fecha de corte del informe.

²⁸ Usualmente contenida en el Artículo 7.03.

²⁹ Ver Anexo IV.

- v) Estado de Cumplimiento de Cláusulas Ambientales y Sociales, donde se registra el detalle de cláusulas que deben ser cumplidas por cada subproyecto así como su estado de cumplimiento.
- vi) Estado de Cumplimiento de Otras Disposiciones, donde se registra el estado de acatamiento de las disposiciones contenidas en las licencias o permisos ambientales o en las disposiciones contenidas en el reglamento operativo de la operación aprobada por el Banco. También incluye una sección para detallar las sanciones que han sido aplicadas por las autoridades ambientales en el evento de no cumplimiento de alguna disposición legal, y otra para incluir cualquier recomendación u observación que se consideren pertinentes.
- vii) Estado de las No Conformidades, donde se registra el estado de las no conformidades por subproyecto, que hayan sido abiertas por la Supervisión.
- viii) Problemas Encontrados en el Presente Periodo. En esta sección debe detallarse para cada subproyecto cualquier problema que signifique un obstáculo para cumplir con los objetivos ambientales y sociales buscadas, así como sus causas y el detalle de las acciones que han sido tomadas para corregir la situación encontrada.
- ix) Lecciones Aprendidas. En este apartado deben registrarse cualquier situación encontrada en el periodo bajo análisis que pueda ser utilizada en el futuro para manejar de mejor forma los aspectos ambientales y sociales de proyectos viales.
- x) Riesgos y Desafíos para el Siguiete Periodo. En esta sección deben detallarse las situaciones de carácter técnico, financiero, ambiental, político, de amenaza natural o de cualquier índole que pudiera interferir en la buena ejecución de los subproyectos en el siguiente periodo de análisis.
- xi) Conclusiones y Próximos Pasos para el Siguiete Período. De manera muy sucinta, deben describirse lo que se espera en términos ambientales y sociales para el siguiente periodo de análisis.

ANEXO I

FICHA DE CLASIFICACIÓN AMBIENTAL PRELIMINAR DE OBRAS VIALES (FCPOV)

FICHA DE CLASIFICACIÓN AMBIENTAL PRELIMINAR DE OBRAS VIALES*

NOMBRE DE LA VIA: [REDACTED] <..... Ingrese el Nombre de la Vía
 TIPOLOGÍA DE LA VIA: <..... Escoja la tipología
 RED A LA QUE PERTENECE: <..... Escoja la red

Borrar Valores

Juan Carlos Pérez Zamora 2013

CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA EN DONDE SE ASIENTA O POR DONDE ATRAVIESA LA VIA	
1. Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan áreas bajo algún tipo de régimen de protección ambiental (parques nacionales, reservas, etc.) o áreas que están en proceso de ser protegidas.	<input type="checkbox"/>
2. Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan ecosistemas frágiles (bosques primarios, humedales, fuentes agua, etc.), o hábitats críticos donde viven especies amenazadas o en peligro de extinción (ver clasificación de la UICN).	<input type="checkbox"/>
3. Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan áreas de alto grado de biodiversidad	<input type="checkbox"/>
4. La construcción del proyecto implica la necesidad de reasentar un número igual o mayor a 50 individuos o implica desplazamientos económicos de la población de importancia.	<input type="checkbox"/>
5. Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan zonas de alta conflictividad social o armada.	<input type="checkbox"/>
6. Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan territorios indígenas o poblaciones vulnerables.	<input type="checkbox"/>
7. Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan áreas con presencia de sitios de alto interés histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural.	<input type="checkbox"/>
8. El proyecto se asienta o atraviesa zonas vulnerables a fenómenos naturales como inundaciones, fuertes precipitaciones, deslizamientos, flujos de lahares, terremotos, etc.	<input type="checkbox"/>
9. Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan la zona de amortiguamiento o de un área protegida o en proceso de protección.	<input type="checkbox"/>
10. Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan zonas de amortiguamiento de ecosistemas frágiles o hábitats críticos donde viven especies amenazadas o en peligro de extinción (ver clasificación de la UICN).	<input type="checkbox"/>
11. La topografía de los lugares donde se asienta o atraviesa el proyecto tiene pendientes predominantes mayores al 35%.	<input type="checkbox"/>
12. Las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecan la zona de amortiguamiento de territorios indígenas o comunitarios.	<input type="checkbox"/>
13. Se presume las áreas de influencia directa o indirecta del proyecto intersecarán sitios de interés histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural.	<input type="checkbox"/>

Efectuar Clasificación Ambiental

LA CLASIFICACIÓN AMBIENTAL PRELIMINAR DE LA VÍA ES :

* Se presenta para fines de conocimiento sólo como imagen. La aplicación operativa en Excel será proporcionada por el Banco

ANEXO II

FICHA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE PROYECTOS VIALES (FEAP)

PAÍS: -----

I. DATOS DEL SUBPROYECTO³⁰ VIAL³¹

Nombre del Subproyecto Vial: Click here to enter text.		Código	Click here to enter text.	
Tipo de proyecto:	-----	Jerarquía de la vía:	-----	Categoría Ambiental: -----
Localización	----- (s):	Click here to enter text.		
	----- (s):	Click here to enter text.		
	----- (s):	Click here to enter text.		
	Comunidad (es):	Click here to enter text.		
Características generales de la vía	Ancho de la calzada	Click here to enter text. (m)	Ancho de la vía (incluido espaldones)	Click here to enter text. (m)
	Velocidad de diseño	Click here to enter text. (k/h)	Longitud del tramo intervenido	Click here to enter text. (km)
	Tipo de capa de rodadura	-----	Espesor total de los elementos estructurales	Click here to enter text. (m)
	Pendientes longitudinales promedio	-----	Pendiente máxima en un km	Click here to enter text. (%)
	Volumen promedio de cortes (m³/km)	-----	Volumen promedio de relleno (m³/km)	-----
	Volumen máximo de corte en un km	Click here to enter text. (m ³)	Volumen máximo de relleno en un km	Click here to enter text. (m ³)

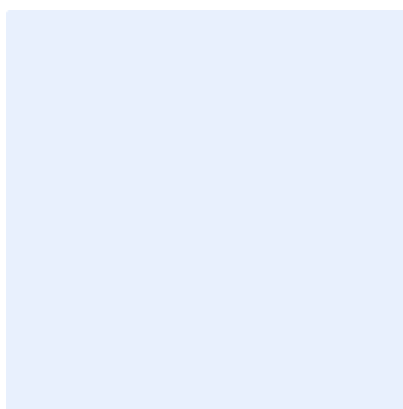


Figura No.1: Implantación del Subproyecto Vial

³⁰ Se utiliza el término “subproyecto” para caracterizar a cada una de las intervenciones que se realizará en el marco de un Programa vial (normalmente denominado “Proyecto”) a ser financiado por el Banco

³¹ Si es necesario, llenar un formulario por cada tramo del subproyecto vial en cuestión.

II. DESCRIPCIÓN DEL SUBPROYECTO VIAL

A. Objetivos

- 1.
- 2.
- 3.

B. Principales Acciones a Realizarse

- 1.
- 2.
- 3.

III. BREVE DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE IMPLANTACIÓN DEL SUBPROYECTO

A. Entorno Físico

Click here to enter text.

B. Entorno Biótico

Click here to enter text.

C. Entorno Socioeconómico

Click here to enter text.

IV. OTROS DATOS RELATIVOS AL SUBPROYECTO VIAL³²

1. Localización de los botaderos (escombreras)	Los botaderos se ubican en:			
	Terrenos privados	<input type="checkbox"/>	Terrenos comunales	<input type="checkbox"/>
	Terrenos municipales	<input type="checkbox"/>	Terrenos del Estado	<input type="checkbox"/>
	Estos terrenos corresponden a:			
	Asentamientos humanos	<input type="checkbox"/>	Áreas Agrícolas	<input type="checkbox"/>
	Bosques naturales	<input type="checkbox"/>	Bosques artificiales	<input type="checkbox"/>
	Áreas protegidas	<input type="checkbox"/>	Cauces naturales	<input type="checkbox"/>
	Zonas de potencial turístico	<input type="checkbox"/>	Zonas escénicas únicas	<input type="checkbox"/>
	Zonas de valor histórico	<input type="checkbox"/>	Zonas arqueológicas	<input type="checkbox"/>
	Zonas de valor cultural	<input type="checkbox"/>	Nacimientos de ríos	<input type="checkbox"/>

³² Seleccionar todos los que apliquen

	Ladera abajo del carretero	<input type="checkbox"/>	Áreas sensibles	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Otros (especificar):	Click here to enter text.		

2. Localización de los sitios de préstamo (canteras)	Los sitios de préstamo se ubican en:			
	Terrenos privados	<input type="checkbox"/>	Terrenos comunales	<input type="checkbox"/>
	Terrenos municipales	<input type="checkbox"/>	Terrenos del Estado	<input type="checkbox"/>
	Estos terrenos corresponden a:			
	Asentamientos humanos	<input type="checkbox"/>	Áreas Agrícolas	<input type="checkbox"/>
	Bosques naturales	<input type="checkbox"/>	Bosques artificiales	<input type="checkbox"/>
	Áreas protegidas	<input type="checkbox"/>	Cauces naturales	<input type="checkbox"/>
	Zonas de potencial turístico	<input type="checkbox"/>	Zonas escénicas únicas	<input type="checkbox"/>
	Zonas de valor histórico	<input type="checkbox"/>	Zonas arqueológicas	<input type="checkbox"/>
	Zonas de valor cultural	<input type="checkbox"/>	Nacimientos de ríos	<input type="checkbox"/>
	Ladera abajo del carretero	<input type="checkbox"/>	Áreas sensibles	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Otros (especificar):	Click here to enter text.		

3. Localización de campamentos, talleres y obradores	Los campamentos se ubican en:			
	Terrenos privados	<input type="checkbox"/>	Terrenos comunales	<input type="checkbox"/>
	Terrenos municipales	<input type="checkbox"/>	Terrenos del Estado	<input type="checkbox"/>
	Estos terrenos corresponden a:			
	Asentamientos humanos	<input type="checkbox"/>	Áreas Agrícolas	<input type="checkbox"/>
	Bosques naturales	<input type="checkbox"/>	Bosques artificiales	<input type="checkbox"/>
	Áreas protegidas	<input type="checkbox"/>	Cauces naturales	<input type="checkbox"/>
	Zonas de potencial turístico	<input type="checkbox"/>	Zonas escénicas únicas	<input type="checkbox"/>
	Zonas de valor histórico	<input type="checkbox"/>	Zonas arqueológicas	<input type="checkbox"/>
	Zonas de valor cultural	<input type="checkbox"/>	Nacimientos de ríos	<input type="checkbox"/>
	Ladera abajo del carretero	<input type="checkbox"/>	Áreas sensibles	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Otros (especificar):	Click here to enter text.		

4. Localización de áreas industriales (plantas de asfalto, plantas de concreto, etc.)	Las áreas industriales se ubican en:			
	Terrenos privados	<input type="checkbox"/>	Terrenos comunales	<input type="checkbox"/>
	Terrenos municipales	<input type="checkbox"/>	Terrenos del Estado	<input type="checkbox"/>
	Estos terrenos corresponden a:			
	Asentamientos humanos	<input type="checkbox"/>	Áreas Agrícolas	<input type="checkbox"/>
	Bosques naturales	<input type="checkbox"/>	Bosques artificiales	<input type="checkbox"/>
	Áreas protegidas	<input type="checkbox"/>	Cauces naturales	<input type="checkbox"/>
	Zonas de potencial turístico	<input type="checkbox"/>	Zonas escénicas únicas	<input type="checkbox"/>
	Zonas de valor histórico	<input type="checkbox"/>	Zonas arqueológicas	<input type="checkbox"/>
	Zonas de valor cultural	<input type="checkbox"/>	Nacimientos de ríos	<input type="checkbox"/>
	Ladera abajo del carretero	<input type="checkbox"/>	Áreas sensibles	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Otros (especificar):	Click here to enter text.		

V. IMPACTOS PROBABLES

Impacto	Observaciones	Marcar si se verifica
1. Afectación a áreas con alto valor cultural, arqueológico, histórico, o de otro tipo.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
2. Afectación a actividades económicas.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
3. Afectación a áreas naturales protegidas o a ecosistemas frágiles.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
4. Afectación a espacios públicos (plazas, parques, plazoletas, paseos, etc.).	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
5. Afectación a especies frágiles.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
6. Afectación a hábitats naturales o a ecosistemas sensibles	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
7. Afectación a interacciones sociales o prácticas culturales.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
8. Afectación a la accesibilidad a predios o negocios (durante construcción).	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
9. Afectación a la escorrentía subsuperficial.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
10. Afectación a la escorrentía superficial.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
11. Afectación a la fauna silvestre.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
12. Afectaciones a la fauna doméstica	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
13. Alteración a los patrones de drenaje.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
14. Alteración a los patrones de infiltración.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
15. Alteración de la calidad del aire.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
16. Alteración de los niveles sonoros.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
17. Alteración de los precios de los predios aledaños a la vía.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
18. Cambios en el uso del suelo.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
19. Deposición de material particulado a fuentes de agua (sedimentación).	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
20. Desplazamiento de actividades comerciales.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
21. Desplazamiento físico de la población (reasentamiento).	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
22. Generación de grandes volúmenes de excavación.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
23. Generación de grandes volúmenes de residuos sólidos.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
24. Generación de molestias a la comunidad (ruido, polvo, etc.).	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
25. Generación de residuos sólidos peligrosos.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
26. Incremento del riesgo de accidentes.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
27. Incremento en la probabilidad de invasiones de predios circundantes.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
28. Interrupción de servicios básicos.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
29. Intervención de grandes espacios de suelo para las actividades planteadas (canteras, escombreras, etc.).	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
30. Limitación del acceso de la población local a los recursos naturales.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
31. Necesidad de expropiaciones.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>
32. Requiere el corte de árboles.	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>

Impacto	Observaciones	Marcar si se verifica
33. Ruptura de la continuidad del espacio urbano (efecto barrera).	Click here to enter text.	<input type="checkbox"/>

VI. OTROS IMPACTOS Y RIESGOS

Click here to enter text.

ANEXO III

INFORME DE SEGUIMIENTO SOCIOAMBIENTAL DEL PROYECTOS VIALES (ISSA)

PAÍS: -----

Nombre del Programa: Click here to enter text.		Número Proyecto: Click here to enter text.	Fecha de Aprobación: Click here to enter a date.
Nombre del Subproyecto Vial: Click here to enter text.		CALIFICACIÓN	
		Anterior	-----
		Actual	-----
Fecha de la última visita de supervisión:	Click here to enter a date.	Responsable(s) del último informe de supervisión:	Click here to enter text.
Fecha de la visita actual de supervisión:	Click here to enter a date.	Responsable(s) del informe actual de supervisión:	Click here to enter text.

I. ESTADO DE EJECUCIÓN DEL SUBPROYECTO³³

PORCENTAJE DE AVANCE FINANCIERO	DETALLE	Previsto	Actual	Diferencia
	1. Acumulado hasta la visita anterior	0.00%	0.00%	0.00%
	2. Entre la visita anterior y la actual	0.00%	0.00%	0.00%
	3. Acumulado hasta la visita actual	0.00%	0.00%	0.00%

Comentarios:

Click here to enter text.

PORCENTAJE DE AVANCE FISICO	DETALLE	Previsto	Actual	Diferencia
	1. Acumulado hasta la visita anterior	0.00%	0.00%	0.00%
	2. Entre la visita anterior y la actual	0.00%	0.00%	0.00%
	3. Acumulado hasta la visita actual	0.00%	0.00%	0.00%

Comentarios:

Click here to enter text.

PORCENTAJE DE AVANCE LAS ACTIVIDADES AMBIENTALES	DETALLE	Previsto	Actual	Diferencia
	1. Acumulado hasta la visita anterior	0.00%	0.00%	0.00%
	2. Entre la visita anterior y la actual	0.00%	0.00%	0.00%
	3. Acumulado hasta la visita actual	0.00%	0.00%	0.00%

Comentarios:

Click here to enter text.

II. HALLAZGOS PRINCIPALES³⁴

- 1.
- 2.
- 3.

³³ Hacer dos *clics* sobre los cuadros para abrir el link en Excel e ingresar los valores en las celdas desprotegidas. Hacer un *clic* en cualquier otro lado de la plantilla para cerrar el link en Excel y volver a Word.

³⁴ Registrar aquí los eventos o situaciones más importantes que se han suscitado en el periodo de análisis y que han favorecido o impedido la normal ejecución del subproyecto vial.

**III. ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE DISPOSICIONES CONTENIDAS EN LAS
LICENCIAS O PERMISOS AMBIENTALES**

Disposición	Estado de Cumplimiento*	Observaciones

* Cumplida, No Cumplida. En Proceso

Detalle de sanciones aplicadas por la(s) autoridad(es) ambiental(es).

Sanción	Motivo	Actividades a ser realizadas para levantar la sanción	Observaciones

Recomendaciones, observaciones[Click here to enter text.](#)**IV. ESTADO DE LAS NO CONFORMIDADES**

No Conformidad	Estado			Observaciones
	A ⁺	C ⁺	P ⁻	

* Abierta, +Cerrada, -Pendiente

V. SITUACIÓN DE LAS ACCIONES CORRECTIVAS PREVIAS

Acción	Fecha acordada	Observaciones	Estatus
1.			

Acción	Fecha acordada	Observaciones	Estatus
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			

* C=Cumplida; PC=Parcialmente Cumplida; NC=No Cumplida

VI. DESEMPEÑO AMBIENTAL, SOCIAL Y DE SEGURIDAD OCUPACIONAL

Temas de Salvaguardia	Indicadores Clave de		Observaciones	Estado de Cumplimiento
	Proceso	Resultado		
I. Aspectos Ambientales				
1. Cumplimiento de especificaciones técnicas ambientales	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
2. Cumplimiento de los condicionamientos de la licencia ambiental	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
3. Esquema de gestión ambiental y social	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
4. Estado ambiental de campamentos y obradores	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
5. Estado ambiental de canteras y fuentes explotación de material	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
6. Estado ambiental de escombreras y depósitos de material sin clasificar.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
7. Estado ambiental de las plantas de asfalto	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
8. Estado de ejecución del Plan de Manejo y Gestión Ambiental	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
9. Estado de la calidad del agua (superficial y subterránea)	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
10. Estado de la calidad del aire	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
11. Estado de las no conformidades abiertas	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
12. Estado de las plantas de concreto	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
13. Manejo de los excedentes de excavación	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
14. Manejo de residuos líquidos domésticos	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
15. Manejo de residuos líquidos peligrosos	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
16. Manejo de residuos sólidos domésticos.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
17. Manejo de residuos sólidos peligrosos	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--

Temas de Salvaguardia	Indicadores Clave de		Observaciones	Estado de Cumplimiento
	Proceso	Resultado		
18. Manejo del tránsito vehicular	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
19. Niveles de ruido y vibraciones	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
20. Señalización ambiental	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
21. Vigencia y disponibilidad de permisos ambientales y de construcción	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
II. Aspectos Sociales				
22. Actividades de comunicación y participación comunitaria	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
23. Aspectos de género	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
24. Captura, manejo y resolución de quejas y reclamos	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
25. Educación ambiental comunitaria	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
26. Estado de ejecución del Plan de Reasentamiento Involuntario	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
27. Manejo de los impactos a comunidades indígenas	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
28. Relacionamiento con comunidades indígenas	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
29. Constitución del derecho de vía	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
III. Aspectos de Salud y Seguridad Ocupacional				
30. Capacitación ambiental y de salud ocupacional del personal	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
31. Estado de seguridad ocupacional de campamentos y obradores	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
32. Estado de seguridad ocupacional de canteras y fuentes explotación de material	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
33. Estado de seguridad ocupacional de escombreras y depósitos de material sin clasificar.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
34. Estado de seguridad ocupacional de las plantas de asfalto	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
35. Estado de seguridad ocupacional de las plantas de concreto	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
36. Gestión y manejo de emergencias (incluyendo gestión del riesgo de desastres naturales)	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
37. Salud y Seguridad (estadística de accidentes de personal propio y contratado, valores mensuales y acumulados de los índices de siniestralidad)	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
38. Seguridad vial	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
39. Señalización de salud y seguridad	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
IV. Aspectos Logísticos				
40. Disponibilidad de recursos financieros para la ejecución del plan de manejo.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
41. Disponibilidad de recursos físicos para la ejecución del plan de manejo.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--

Temas de Salvaguardia	Indicadores Clave de		Observaciones	Estado de Cumplimiento
	Proceso	Resultado		
42. Disponibilidad de recursos humanos para la ejecución del plan de manejo.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
43. Manejo y proceso de la documentación socioambiental y de salud y seguridad (registros).	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
44. Gestión de la supervisión (inspectoría, interventoría)	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
45. Gestión del ente fiscalizador (autoridad ambiental competente)	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
46. Gestión del auditor (si lo hubiere)	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	--
Calificación Agregada				S

S=Satisfactorio; PS=Parcialmente Satisfactorio; PI=Parcialmente Insatisfactorio; I= Insatisfactorio

VII. PLAN DE ACCIÓN

Acción	Responsable	Fecha acordada
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.		
13.		
14.		

ANEXO IV

INFORME SEMESTRAL DEL DESEMPEÑO SOCIOAMBIENTAL DE PROYECTOS VIALES (ISDSP)

PAÍS: -----

I. DATOS GENERALES DEL PROYECTO³⁵

Nombre del Proyecto: Click here to enter text.		Número Proyecto: Click here to enter text.	Fecha de Aprobación: Click here to enter a date.
Período que cubre el informe:	Del Click here to enter a date. al Click here to enter a date.	Responsable(s) del informe:	Click here to enter text.
Calificación Desempeño Socioambiental		Semestre Anterior -----	Semestre Actual -----

II. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES DEL PERÍODO³⁶

Click here to enter text.

III. LOGROS EN EL PERIODO

A. Logros técnicos

Click here to enter text.

B. Logros alcanzados en el Programa de Gestión Ambiental, Social y de Seguridad Ocupacional

Click here to enter text.

IV. DETALLE DE LOS AVANCES

1.25

A. Subproyectos en Ejecución

Subproyecto	Longitud	Localización	Ejecutor	Tipo de Intervención*	Fechas de Obra	
					Inicio	Terminación

* Construcción o reconstrucción, Ampliación, Mejoramiento, Rehabilitación, Mantenimiento

³⁵ Tal como de detalla en el contrato de préstamo correspondiente. El término Proyecto, como lo califica el Banco, corresponde al Programa Vial en cuestión.

³⁶ Describa brevemente lo que ocurrió en el periodo.

[illegible]

Subproyecto	Disposición	Estado			Observaciones
		C	N*	P*	

* Cumplida; + No Cumplida; - En Proceso

C. Detalle de sanciones aplicadas por la(s) autoridad(es) ambiental(es).

Subproyecto	Sanción	Motivo	Actividades a ser realizadas para levantar la sanción	Observaciones

C. Recomendaciones, observaciones

[Click here to enter text.](#)

VII. ESTADO DE LAS NO CONFORMIDADES

Subproyecto	No Conformidad	Estado			Observaciones
		A	C*	P*	

* Abierta, +Cerrada, -Pendiente

VIII. PROBLEMAS ENCONTRADOS EN EL PRESENTE PERIODO

Subproyecto	Problema	Causa(s)	Acciones tomadas para remediar y prevenir el problema	Observaciones

* Cumplida, No Cumplida. En Proceso

IX. LECCIONES APRENDIDAS³⁷

³⁷ Resultados o situaciones que podrían replicarse en el futuro para manejar de mejor manera los proyectos.

[Click here to enter text.](#)

XI. RIESGOS Y DESAFÍOS PARA EL SIGUIENTE PERIODO³⁸

[Click here to enter text.](#)

X. CONCLUSIONES Y PRÓXIMOS PASOS PARA EL SIGUIENTE PERÍODO³⁹

[Click here to enter text.](#)

³⁸ De carácter técnico, financiero, ambiental, político, de amenaza natural o de cualquier índole que pudiera interferir en la buena ejecución de los subproyectos

³⁹ Resumir las actividades que se piensan realizar para el siguiente periodo.

