

## **DOCUMENTO RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES PRELIMINAR**



## **Programa de Carreteras Resilientes de Honduras (PCR-HN)**

**Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT)**  
**Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)**

*Tegucigalpa, Honduras*

*Septiembre de 2023*

# ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| 1. Introducción .....   | 3  |
| 2. Descripción del Programa .....   | 3  |
| 3. Condiciones Ambientales y Sociales Relevantes del Programa .....                         | 5  |
| 4. Vulnerabilidad del Programa .....  | 9  |
| 5. Identificación Preliminar de Riesgos y Potenciales Impactos Ambientales y Sociales. .... | 10 |
| 6. Valoración de los impactos negativos y positivos.....                                    | 11 |
| 7. Gestión Ambiental y Social del Programa.....   | 12 |
| 8. Consideraciones Relevantes para el Programa.....   | 12 |
| 9. Anexos.....  | 13 |

## 1. Introducción

El Gobierno de la República de Honduras a través de la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT) y con el apoyo del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) ha iniciado el proceso de formulación del “Programa de Carreteras Resiliente de Honduras”. Dicho programa contempla un conjunto de inversiones estratégicas en infraestructura vial resiliente a nivel nacional, cuyo objetivo es fortalecer la competitividad, reducir la vulnerabilidad y mejorar las vías de transporte de carga y personas, potenciar el turismo local e internacional, la generación de fuentes de empleo, la reducción del consumo de hidrocarburos y mejora de la seguridad vial.

En este sentido y para asegurar el cumplimiento de la legislación nacional ambiental y la normativa ambiental y social de la banca multilateral, se ha preparado el presente documento que describe los resultados de la Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales a nivel Preliminar, y donde se identifican y valoran los potenciales riesgos e impactos que pueden ser asociados con la implementación del programa, así como las definición de las medidas de mitigación y gestión apropiadas que permitan robustecer la sostenibilidad ambiental y social de la operación.

## 2. Descripción del Programa

El programa ha sido propuesto por la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SIT) quien será el organismo ejecutor. Las obras incluyen la construcción y mejoramiento de varios tramos carreteros existentes de la red vial primaria, los cuales suman en total 351.23 km de longitud y están localizados en zonas de importancia nacional.

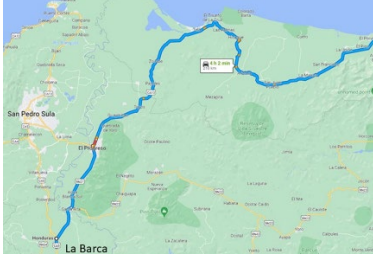


Ilustración 1. Mapa General del Programa

En el siguiente cuadro se detallan los proyectos incluidos en el programa y el alcance de las inversiones:

Tabla 1. Descripción de los Sub-Proyectos

| Proyecto                                  | Longitud (KM) | Descripción  | Mapa Ubicación.   |
|---|---------------|--|---|
| <b>Zona Oriente</b>                       |               |  |   |
| Carretera Danlí - Trojes                  | 78.0          | Carretera existente en el tramo I de pavimento con DTS (Doble Tratamiento Superficial) y tramos II y III a nivel de terracería. Consiste en rehabilitar y mejorar la calzada de dos carriles, uno por sentido, del tramo I y construir la carretera de los tramos II y III. La mejora y construcción incluye estructuras mayores y menores de drenaje. |    |
| Carretera Ojo de Agua - Cantarranas       | 30.9          | Carretera existente con DTS (Doble Tratamiento Superficial). Consiste en rehabilitar y mejorar la calzada de dos carriles, uno por sentido, incluyendo los puentes y drenaje menor del tramo.  |   |
| <b>Zona Occidente</b>                     |               |  |   |
| Carretera Santa Rosa de Copán - Cucuyagua | 27.06         | Carretera existente de asfalto con fallas en más de 13 puntos. Consiste dar tratamiento a las fallas y mejorar la calzada de dos carriles, a tres carriles en zona de subidas, y construir un viaducto en la falla del metal. También se mejorarán los puentes y drenaje menor del tramo.  |   |
| <b>Zona Norte</b>                         |               |  |   |
| La Barca-El Progreso                      | 36.63         | Carretera existente de asfalto de dos y cuatro carriles. Consiste en construir una carretera de dos calzadas, dos carriles por sentido, incluyendo estructuras mayores y menores de drenaje.   |  |
| Libramiento Ciudad de El Progreso         | 15.97         | Consiste en librar la ciudad de El Progreso a través de una nueva construcción de una carretera de dos calzadas, dos carriles por sentido, incluyendo estructuras mayores y menores de drenaje.  |   |

| Proyecto         | Longitud (KM) | Descripción  | Mapa Ubicación.   |
|------------------|---------------|--|---|
| El Progreso-Tela | 68.35         | Carretera existente de asfalto de dos y cuatro carriles. Consiste en construir una carretera de dos calzadas, dos carriles por sentido, incluyendo estructuras mayores y menores de drenaje. |  |
| Tela-La Ceiba    | 94.32         | Carretera existente de asfalto de dos carriles. Consiste en rehabilitar el pavimento existente y mejorar la condición de estructura mayores.   |   |

### 3. Condiciones Ambientales y Sociales Relevantes del Programa

Esta sección identifica los diferentes componentes que puedan afectar o ser afectados por la construcción y operación de los proyectos. Se describen las condiciones ambientales existentes en el área de influencia estimada del programa en cada región.

#### 3.1. Zona Oriente

- Medio Abiótico:** Las formaciones geológicas predominantes en el área regional de estudio son los depósitos recientes de aluvión, suelos del grupo valle de ángeles, grupo Yojoa, suelos de los valles, suelos cocona y suelos tipo Jacaleapa. En la región del Proyecto predomina un clima que generalmente ha sido lluviosos con algunos inviernos muy secos. Están bien marcadas las estaciones del año, las épocas de lluvia, lo que llamamos el invierno, se dan en los meses de mayo, junio, Julio, agosto, septiembre y octubre, y los meses de verano en noviembre, diciembre, enero, febrero, marzo y abril. Asimismo, en la zona de los proyectos hay acuíferos locales y extensivos moderadamente productivos y acuíferos locales moderada a altamente productivos. La hidrografía en el área del proyecto está conformada principalmente por ríos mayores como ser el Río Yeguaré, el Río Chiquito y el Río Grande o Choluteca, Río Guayambre y San Francisco así como, quebradas menores o de invierno.
- Medio Biológico:** La cobertura forestal en las áreas adyacentes a los proyectos presentan categorías denominada como Tierra sin bosque, Bosque de Conífera Ralo y Bosque Mixto. Asimismo, se han identificado ecosistemas mayoritariamente conformados por un Sistema Agropecuario, que se caracteriza por presentar zonas urbanas y productivas relativamente intensivos o permanentes, en donde predominan las especies de sucesión secundaria afectando la poca vegetación natural del área, esto ha provocado que los ecosistemas cambien a través del tiempo. También se presentan tramos con Bosque tropical siempreverde estacional aciculifoliado submontano, que Generalmente es clasificado como acicular por tener una capa superior dominado por 80% de pino o más, pero una minoría de latifoliados siempre presentes. Adicionalmente, se encontraron zonas de fauna variada donde es común encontrar garrobos, iguanas, variedad de lagartijas, tortugas (herpetofauna); también gavián, varias especies de palomas, coas trovan, quetzales, chorchá, zorzales, varias especies de colibrí, varias especies de perico (Avifauna) y león de

montaña, tigrillo, coyote, onzas, guazalo, ardillas, perico lerdo, oso perezoso, mico de noche, mono cara blanca y venado cola blanca (mastofauna) entre otras.

- **Medio Social:** El Proyecto Ojo de agua - Talanga inicia en el municipio de Yuscarán atravesando los municipios de Morocelí, Villa de San Francisco, Cantarranas y finalizando en el municipio de Talanga. El Proyecto Danlí-Trojes inicia en el



*Ilustración 2. Vista de la superficie de rodadura con grandes áreas de bacheo*

municipio de Danlí, atravesando las aldeas de: El pozo bendito; San Diego; El zamorano; La Trinidad; El Zapatillo; El Matasano; El Chichicaste; Bañaderos; Cifuentes y finalizando en el casco urbano del municipio de Trojes. De forma general, en las zonas de los proyectos desarrollan diferentes actividades comerciales, sin embargo, la actividad agrícola (Maíz, Café, Tabaco) son los de mayor incremento y la que más genera ingresos en el municipio. Por otro lado, la población también se dedica a la ganadería, silvicultura y pesca. Las fuentes de empleo en el área del proyecto son limitadas, mismas que se incrementan en los meses de noviembre a mayo; producto del aprovechamiento de los cultivos y la época de cosecha de café en la zona lo que se convierte en una alternativa más para el ingreso familiar.

### **3.2.Zona Occidente**

- **Medio Abiótico:** El área de influencia directa del proyecto cuenta con un paisaje variado de montañas, valles, llanuras, mesetas, ríos, entre otros. Las montañas pueden presentar altitudes elevadas y pendientes muy escarpadas, pudiendo alcanzar elevaciones que rondan los 1750 msnm, el terreno es generalmente abrupto por el norte, por donde se encuentra la cordillera del Merendón. Geológicamente, la zona de intervención se compone primordialmente de rocas piroclásticas y sedimentarias mixtas en la mayoría del recorrido, siliciclásticas sedimentarias en las cercanías del casco urbano de Cucuyagua y luego metamórficas y plutónicas en menor cantidad. El área de influencia directa se encuentra en la zona montañosa del país, esto influye en el clima el cual es generalmente agradable con temperaturas moderadas la mayor parte del año, la temperatura promedio anual en Santa Rosa de Copán es 20.4 °C. La precipitación está presente todo el año, incluso en el mes más seco (marzo) con un promedio de 37mm y en el mes más lluvioso (septiembre) puede llegar hasta los 249mm, para un promedio anual cercano a los 1500mm. La zona de influencia directa del proyecto se ubica en su totalidad dentro de la subcuenca del río Higuito, este se extiende por los departamentos de Ocotepeque, Lempira y Copán; tiene un área total de 1739km<sup>2</sup> y el cauce recorre una longitud de 88.65 km, se encuentra en la parte alta de la cuenca del río Ulúa, uno de los más importantes del país, siendo uno de sus principales afluentes.

- **Medio Biológico:** En el ámbito de la carretera se discurre por varios usos del suelo, como son cultivos agrícolas, vegetación de ribera, zonas montañosas con vegetación forestal, etc. Por este motivo, existe una vegetación y su flora asociada, muy variada. Predomina fundamentalmente el bosque latifoliado, de carácter secundario



*Ilustración 3. Vegetación mixta, pastos naturales y árboles a la orilla de la carretera en los primeros kilómetros desde Santa Rosa de Copán hacia Cucuyagua.*

principalmente (75% de los bosques) y un 25% de bosque de coníferas. La zona de vida de Holdridge del ámbito es el bosque húmedo subtropical. Los bosques húmedos tropicales son maravillas de la biodiversidad: en este tipo de bosque se encuentran más plantas y animales distintos que en cualquier otro lugar de la Tierra. A lo largo de la zona de influencia directa podemos observar los diferentes tipos de flora presentes en el territorio, como: cafetales bajo sombra, algunas coníferas dispersas, pequeñas secciones de bosque latifoliado o bosque mixto, así como también algunos cultivos anuales. A nivel de fauna, se cuenta con una amplia biodiversidad de especies animales como: la taltuza, armadillo o cusuco, tepezcuinte, guatusa, ardillas, tacuazín, gato de monte, mapache, conejos, venados, Lepacil, pericos, loras, pájaros, coyotes y otros.

- **Medio Social:** El tramo de Santa Rosa de Copán a Cucuyagua, se localiza en el occidente del país en el departamento de Copán y pasa por tres municipios a lo largo de sus 27 km (los dos citados más Talgua), los cuáles por sus características, son eminentemente rurales. En cuanto a las poblaciones en el área de influencia del proyecto y vivienda, en la influencia indirecta, cuentan con transporte terrestre comunicados por la misma carretera del presente estudio. El municipio de Santa Rosa de Copán cuenta con una Población Económicamente Activa (PEA) de 12,875 habitantes, de esta PEA, solo 12,600 se encuentran ocupados, el resto que equivale a 275 habitantes se encuentra desocupada. En el municipio, aproximadamente 27,924 habitantes se encuentran en edad de trabajar. Estos datos revelan la demanda existente en el municipio de fuentes de empleo y la necesidad de inversión para crearlas. El municipio colinda al norte con el municipio de Santa Rosa de Copán, al sur con el municipio de San Pedro, al este con los municipios de Las Flores y Talgua y al oeste con el municipio de La Unión. Está situado al este del valle de su mismo nombre y a la margen del Río Cucuyagua. Un 60 % de su economía es generada por las actividades de producción, compra y venta de productos de origen agrícola, especialmente café, verduras y del rubro pecuario (ganado bovino de carne). Otras actividades productivas relevantes son el comercio.

### 3.3.Zona Norte

- **Medio Abiótico:** Como se ha mencionado la zona de influencia directa del proyecto se divide en 3 tramos y un interconector que suman unos 215 km, el entorno ambiental a lo largo de estos tramos posee las mismas características generales, como clima, elevación, tipos de suelo, vegetación, entre otros. La geología predominante en el área regional de estudio es de un ambiente estrictamente Mesozoico determinado en Honduras por rocas Plutónicas, representadas en su mayoría por cantos rodados, gijarros, arena y gravas que por los efectos climatológicos e hidro-meteorológicos, son afectados por procesos de arrastre y sedimentación generando rocas sedimentarias siliciclásticas. En general, el clima a lo largo de la zona de afectación directa del proyecto es tropical lluvioso de selva, en la llanura litoral, el cual se caracteriza por altas temperaturas todo el año, que rondan entre 24°C -27°, y precipitaciones de hasta 2,000 mm al año; en la zona nor-occidental del litoral en el Jardín Botánico "Lancetilla" se han registrado las precipitaciones más elevadas: 3,392 mm. En las montañas aledañas a la zona predomina el clima de bosque tropical, a diferencia del anterior, en este sector llueve menos o poco durante cierta época del año, especialmente en los meses fríos, el promedio de las temperaturas medias mensuales nunca baja de los 18°C, la estación más lluviosa es en otoño, o sea durante los meses de septiembre, octubre y noviembre. La zona de influencia directa del proyecto es considerablemente amplia, de modo que atraviesa varias cuencas. Concretamente la de Ulua, Laguna de los Micos, Lean, San Juan Cuero, Perla, Cangrejal.

- **Medio Biológico:** En el tramo 1 que se extiende desde el lugar conocido como "La Barca" hasta la ciudad de "El Progreso" podemos resaltar que el territorio es mayoritariamente plano, con pocas o casi nulas pendientes que sobresalgan, esto gracias a que la carretera se ubica al



costado oriente del valle de Sula, de formación aluvial y una de las zonas agrícolas más importantes del país. El tramo 2 comienza en las afueras de la ciudad de El Progreso, las características generales son muy parecidas, seguimos teniendo el valle de Sula al costado poniente de la carretera y el refugio de vida "Montañas de Mico Quemado" sigue estando al oriente. El último tramo, Tela - La Ceiba, se contempla solamente rehabilitación de los 2 carriles existentes en aproximadamente 95 km, en un inicio, esto no supondría un problema para el medio biótico de la zona puesto que no se piensa modificar el ancho de la vía, pero si hay que tener especial cuidado con que este tramo de carretera puesto que aparte de presentar vegetación con cierto nivel de cercanía con la vía, también colinda con 2 parques nacionales y sus áreas de retiro. Desde las coordenadas -87.407, 15.799 hasta -87.334, 15.749 atraviesa el área de retiro del parque nacional "Punta Izopo" y en las



coordenadas -86.989, 15.676 hasta -86.869, 15.743 colinda al costado sur con el área de retiro del parque nacional "Pico Bonito" aunque esta es un poco particular puesto que es un área protegida, pero a lo largo de la carretera se observan en ella cultivos intensivos de piña, entre otros. Otro dato para destacar de este tramo es el número de obras de paso, el tamaño puede variar desde los 10m hasta quizás 100m aproximadamente, muchas de estas obras de paso presentan vegetación importante en sus alrededores, sobre todo árboles de mediana altura medianamente distribuidos en la zona. En el ámbito de actuación predominan las explotaciones agrícolas, la presencia de zonas de pastos, y en segundo lugar el bosque latifoliado.

- **Medio Social:** Los tramos por construir en la zona norte, atraviesan los departamentos de Cortés, Yoro y Atlántida; y por extensión a los municipios de Santa Cruz de Yojoa, Santa Rita, El Progreso, El Negrito, Tela, Arizona, Esparta, La Masica, San Francisco, El Porvenir y La Ceiba. Extendiéndose a lo largo de 217.02 kilómetros distribuidos en 4 tramos que se localizan en la región centro-norte del país. El departamento de Cortés limita al norte con el mar Caribe, al sur con el departamento de Comayagua, al este con los departamentos de Yoro y Atlántida y al oeste con el departamento de Santa Bárbara. Su extensión territorial es de 3,923 km<sup>2</sup> en la cual alberga una población de 1,570,291 habitantes, cuenta con el mayor porcentaje de población urbana (80,1%) y es el departamento con mayor densidad poblacional con 400.3 hab/km<sup>2</sup> siendo el departamento con mayor población del país (según datos del INE). El departamento de Yoro limita al norte con el departamento de Atlántida, al sur con los departamentos de Comayagua y Francisco Morazán, al este con los departamentos de Olancho y Colón y al oeste con el departamento de Cortés. Su extensión territorial es de 7,781 km<sup>2</sup>. Posee una población de 572,090 habitantes, con una densidad poblacional de 73.52 hab/km<sup>2</sup>. El departamento de Atlántida limita al norte con el mar Caribe, al sur con el departamento de Yoro, al este con el departamento de Colón y al oeste con los departamentos de Cortés y Yoro. Su extensión territorial es de 4,372 km<sup>2</sup> en la que alberga una población total de 592,551 habitantes, para una densidad poblacional de 135.53 hab/km<sup>2</sup>.

#### 4. Vulnerabilidad del Programa

De forma general, el programa tendrá intervenciones en zonas vulnerables del país, siendo las siguientes las principales amenazas:

- **Inundaciones:** existe la probabilidad de inundaciones debido a la topografía de los tramos, específicamente en las zonas bajas, zonas de los cauces de los ríos y quebradas. Esta amenaza se materializa con mayor frecuencia en los tramos localizados en la Zona Norte del País.
- **Deslizamientos:** El riesgo de derrumbes depende de varios factores interrelacionados que pueden variar según sea el tipo de terreno, la geología, el clima y las acciones humanas. La Zona Oriente y Zona Occidente presenta susceptibilidad alta y muy alta al riesgo por deslizamiento.
- **Incendios:** Los incendios Forestales por lo general se presentan en la época seca y por actividad antropogénica. Con mayor frecuencia, este riesgo se materializa en la Zona Oriente.

Otras amenazas como las sequías deben ser consideradas y tiene posibilidad de ocurrencia en las zonas del programa, lo cual puede tener impactos negativos en los procesos de construcción de las obras.

## 5. Identificación Preliminar de Riesgos y Potenciales Impactos Ambientales y Sociales.

Los proyectos incluidos en el programa son de mediana a gran escala, por lo que es necesarios identificar y mitigar los potenciales riesgo e impactos que se pueden generar en cada una de las zonas de influencia de las construcciones. Para este efecto se deberán realizar todos los estudios ambientales y sociales necesarios para el cumplimiento de lo dispuestos en la legislación ambiental del país y la normativa ambiental y social del BCIE.

Dadas las características de cada uno de los proyectos incluidos en el programa, los cuales desarrollaran obras similares de infraestructura vial, a continuación se resumen y resaltan los principales impactos potenciales a ser generados durante las etapas de construcción y operación:

- **Impactos al medio físico - químico**

| Factor | Impactos  |
|--------|---|
| Aire   | Emisiones generadas por la maquinaria   |
|        | Emisiones generadas por actividades de construcción (corte de árboles, explotación de bancos de préstamo, terracería, estructura de pavimentos y hombros) |
|        | Generación de ruido y vibraciones por maquinaria y equipo de construcción   |
| Suelos | Contaminación de suelos por desechos solidos  |
|        | Perdida de la capa superior del suelo (instalación de planteles, explotación de bancos de préstamo)   |
|        | Disminución de la erosión en los taludes inestables   |
| Agua   | Contaminación de las aguas superficiales y subterráneas por derrames de hidrocarburos   |

- **Impactos al medio biológico - ecológico**

| Factor                        | Impactos  |
|-------------------------------|---|
| Biológico - Ecológico (Flora) | Corte de árboles y arbustos en el área de construcción y nivelación de terreno, sitios de bancos de préstamo y escombreras. |
|                               | Afectación a las Poblaciones de Flora por las actividades de Construcción.  |
|                               | Reforestación por la afectación de árboles en el derecho de vía   |

| Factor                        | Impactos  |
|-------------------------------|---|
| Biológico - Ecológico (Fauna) | Afectaciones a nidos y madrigueras de fauna en los árboles considerados para corte o poda |
|                               | Afectación a las poblaciones de fauna por las actividades de construcción                 |
|                               | Afectación de las poblaciones de fauna acuática por las actividades de construcción.      |
|                               | Fauna cinegética considerada por los pobladores locales                                   |
|                               | Perturbación de la fauna por desconocimiento  |

- **Impactos al medio social Cultural**

| Factor  | Impactos   |
|---|--|
| Social - Cultural (Medio Perceptual)                          | Cambio de la Orografía de la zona debido a las actividades constructivas |
|   | Mejora del paisaje   |
| Social - Cultural (Seguridad Ocupacional de los Trabajadores) | Riesgos laborales a los que estará expuesto el trabajador                |
| Social - Cultural (Seguridad Vial)                            | Riesgos de accidentes vehiculares y peatonales en el tramo carretero     |
| Económico - Operacional (Actividades Económicas)              | Creación de fuentes de empleo  |
| Económico - Operacional (Finanzas y Sector Publico)           | Afectaciones a viviendas y terrenos por el diseño propuesto              |

## 6. Valoración de los impactos negativos y positivos.

Basados en la identificación preliminar de las relaciones causa-efecto entre las acciones del programa que son susceptibles de causar impacto sobre cada uno de los factores del medio ambiente y social, se esperan los principales impactos negativos sean de carácter compatibles o moderados para los componentes del aire, agua, suelo, factor perceptual, seguridad ocupacional, flora y fauna.

También, se podrán observar algunos potenciales impactos negativos severos para algunas zonas de paisaje, la estabilidad geológica y la tasa de erosión del suelo, los cuales pueden ser efectivamente mitigados a través medidas estructurales y no estructurales incluidas en los Planes de gestión y mitigación ambiental y social así como en los procesos de diseño de cada una de las obras.

Adicionalmente, se esperan impactos positivos derivados de la implementación del programa, los cuales estarán relacionados con la restauración forestal de terrenos de adyacentes a las zonas de influencia del proyecto, mejora del paisaje, generación de empleo directos e indirectos durante la etapa de construcción, el fortalecimiento de las economías locales, turismo y competitividad así como mejorar en la seguridad vial y reducción de accidentes.

## **7. Gestión Ambiental y Social del Programa**

La evaluación, gestión y monitoreo ambiental y social del programa estará a cargo del organismo ejecutor la Secretaría de Infraestructura y Transporte SIT, apoyado por su departamento ambiental y social así como de los especialistas que conformaran la unidad ejecutora del programa.

Para gestionar adecuadamente los riesgos ambientales y sociales mencionados anteriormente, se desarrollarán todos los estudios y análisis completos, incluyendo los Estudios de Impacto Ambiental y Social Finales, que permitan determinar evaluar y proponer las medidas de gestión ambiental y social de manera que sea proporcional a la importancia de los riesgos e impactos potenciales. Dichos estudios se prepararán durante la implementación del proyecto y previo al inicio de la construcción de las obras.

Cada uno de los estudios, se realizará considerando los requerimientos de la normativa ambiental y social del BCIE, así como las regulaciones de establecidas en la legislación ambiental nacional. Se prepararán EIAS finales para cada uno de los subproyectos incluidos en el programa, donde se podrán identificar estudios adicionales complementarios de ser necesario. Asimismo, cada uno de los subproyectos contara con un Plan de Acción de Reasentamiento (PAR) alineado con la normativa ambiental y social del BCIE y las disposiciones de los marcos de referencia de la banca multilateral.

Así mismo, previo al inicio de la construcción, el organismo ejecutor se responsable de desarrollar todos los trámites y procesos para obtener las licencias ambientales y los permisos aplicables a cada proyecto, como ser la obtención de permisos de bancos de materiales, escombreras, corte de árboles, concesión de uso de agua entre otros.

## **8. Consideraciones Relevantes para el Programa**

- El organismo ejecutor asegurará la adecuada gestión ambiental y social del programa incluyendo la preparación de las evaluaciones ambientales y sociales de los proyectos propuestos, incluidos los procesos de participación de las partes interesadas, así como el desarrollo de la planificación, tramites, permisos y toma de medidas específicas durante los períodos de tiempo necesarios para evitar, minimizar, reducir o mitigar riesgos e impactos específicos del programa.
- Dado que los proyectos incluidos en el programa son carreteras existentes cuyos márgenes presentan áreas con un alto grado de intervención y alteración, y considerando que la intervención se concentra en desarrollar ampliaciones o mejoramientos de las vías, no se esperan ni se han identificado afectaciones a zonas protegidas, espacios de importancia ambiental o poblaciones indígenas. Sin embargo, se tomarán consideraciones

especiales en los tramos que atraviesan y colindan con las áreas de retiros de parques nacionales o zonas protegidas.

- Todos los proyectos incluidos en el programa presentan la necesidad de desarrollar procesos de adquisiciones de tierras, pasos de servidumbre y eventuales reasentamientos, para lo cual se aplicarán los requerimientos establecidos en la normativa ambiental y social del BCIE, los estándares de desempeño de la banca multilateral y la legislación nacional; incluyendo la preparación Planes de Acción de Reasentamientos integrales.
- Para los proyectos del programa que desarrollen intervenciones en zonas con potencial de hallazgos arqueológico, se desarrollarán análisis específicos para determinar el riesgo de generar impactos al patrimonio cultural y sus correspondientes medidas de conformidad con la jerarquía de mitigación y con lo dispuesto por el Instituto Hondureño de Antropología e Historia.
- El programa generara impactos beneficios a nivel nacional en términos de crecimiento económico para el sector transporte y turismo, mejora de la competitividad de país e incremento en la seguridad vial de las poblaciones usuarias.

## **9. Anexos**

- Anexo I: EIAS Preliminar Carretera Danlí - Trojes
- Anexo II: EIAS Preliminar Carretera Ojo de Agua - Cantarranas
- Anexo III: EIAS Preliminar Carretera Copán - Cucuyagua
- Anexo IV: EIAS Preliminar Corredor Turístico (La Barca-El Progreso, Libramiento Ciudad de El Progreso, El Progreso-Tela, Tela-La Ceiba)