

---

## ANEXO F: MODELO DE DIAGNÓSTICO SOCIAL Y AMBIENTAL

### Información sobre el proyecto

Información sobre el proyecto	
1. Título del proyecto	Hacia un sistema de movilidad urbana sostenible y eficiente en Uruguay.
2. Número del proyecto	5802
3. Ubicación (mundial/región/país)	Uruguay

### Parte A. Integración de los principios generales para fortalecer la sostenibilidad social y ambiental

**PREGUNTA 1: ¿Cómo integra el proyecto los principios globales de manera tal de fortalecer la sostenibilidad social y ambiental?**

*Describe brevemente en el espacio a continuación la manera en que el proyecto incorpora el enfoque basado en los derechos humanos<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup>La Declaración de la ONU sobre la Interpretación Común de los Enfoques para la Cooperación y Programación del Desarrollo basados en los Derechos Humanos (la Interpretación Común) busca asegurar que los organismos, los fondos y los programas de la ONU apliquen un enfoque coherente basado en los derechos humanos a los procesos comunes de programación a niveles mundial y regional, y especialmente a nivel de cada país, en relación con el CCA y el MANUD. Según la interpretación común:

- Todos los programas de cooperación, políticas y asistencia técnica para el desarrollo deben promover la materialización de los derechos humanos tal y como se expone en la Declaración Universal de Derechos Humanos y otros instrumentos internacionales relacionados con el tema.
- Los estándares sobre derechos humanos que forman parte de la Declaración Universal de Derechos Humanos y otros instrumentos relacionados con el tema, y los principios que emanan de ellos, orientan la totalidad de la cooperación y programación para el desarrollo en todos los sectores y en todas las etapas del proceso.
- La cooperación para el desarrollo contribuye a la formación de las capacidades de los "garantes de derechos" para cumplir con sus obligaciones y/o de los "titulares de derechos", de reivindicarlos.

Vea más en <http://hrbaportal.org/the-human-rights-based-approach-to-development-cooperation-towards-a-common-understanding-among-un-agencies>.

El diseño del proyecto está estructurado sobre el principio de considerar los derechos de accesibilidad y movilidad como dimensión clave de equidad en Montevideo. Un sistema de transporte debe empoderar a los ciudadanos para alcanzar servicios y aprovechar oportunidades socioeconómicas en el área metropolitana sin barreras. En consecuencia, el acercamiento del proyecto al paradigma de la movilidad sostenible, a ser implementado en Montevideo, está poniendo al transporte público asequible y los medios no motorizados en el centro del proceso de elaboración de políticas de transporte.

La disponibilidad, accesibilidad, asequibilidad e idoneidad del sistema de transporte con respecto a las necesidades de todos los usuarios y, particularmente, la de los grupos marginados, han sido incorporadas en el diseño del proyecto a través de un foco innovador para mejorar la calidad del transporte público, el cual será abordado en el proyecto a través de un acercamiento colaborativo considerando: la variedad de grupos sociales (y sus necesidades) en Montevideo, el diseño del proyecto desarrollado en base a actividades anteriores del PNUD en este campo, y también una gran variedad de expertos y grupos sociales a través de talleres durante la preparación del proyecto.

La etapa de diseño de proyecto destacó las muchas barreras dominantes para cambiar de autos privados a otros modos de transporte. Muchos ciudadanos en Montevideo consideran que el uso del auto es un símbolo de libertad personal. Para hacer frente a esto, se ha incluido un componente de "cambio cultural" en el proyecto, para fomentar una perspectiva más amplia vinculando la movilidad a valores claves tales como ambiente, salud pública y cohesión social.

Las partes interesadas incluyendo, por ejemplo, pequeños y medianos operadores de transporte público y empresas de transporte y entrega, han estado activamente comprometidas en el diseño de proyecto desde la etapa PIF, para que las nuevas tecnologías a ser demostradas puedan ser conocidas y accedidas por todos los actores del mercado y no sólo los grandes actores.

#### ***En el espacio a continuación, describa brevemente la manera en que el proyecto pretende mejorar la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer***

El proyecto ha sido diseñado para empoderar a las mujeres y mejorar la igualdad de género a través de todos sus componentes. Los problemas de género en el transporte han sido analizados durante el diseño de proyecto desde dos perspectivas:

- (1) Los datos sobre movilidad muestran que las mujeres, como residentes de la ciudad, sufren de un sistema de transporte diseñado y gestionado con la prioridad de responder a las necesidades de movilidad de quienes usan autos privados, que realizan, principalmente, viajes del trabajo al hogar. Sin embargo, las mujeres no tienen tanto acceso a autos privados en Montevideo como los hombres, y sus patrones de movilidad son mucho más complejos, porque muchas actividades relacionadas a la familia (compras, cuidado de los niños y adultos mayores, etc) no son compartidas justamente entre hombres y mujeres. El proyecto adopta un "acercamiento de diseño inverso", dándole prioridad a los modos no motorizados y al transporte público en la elaboración de políticas, e integrando consideraciones de necesidades de los usuarios fuera de las horas pico y más allá de los flujos de transporte radial trabajo-hogar. Asimismo, el enfoque del proyecto hacia la calidad del transporte, está basado en un concepto colaborativo, para que las preocupaciones de los usuarios que hasta ahora habían sido descuidadas (particularmente la de mujeres de distintas edades, residencia y origen) puedan ser completamente tomadas en cuenta. De hecho, se espera que tres prioridades acordadas por el proyecto para el transporte público y modos no motorizados, sean principalmente para beneficiar a las mujeres, ya que ellas representan el 57% de los usuarios del transporte público, y el 52% de los peatones. Se espera tener un sistema de transporte más amigable, mejor adaptado a las expectativas y necesidades de las mujeres, para facilitar el acceso a oportunidades socioeconómicas y para sostener el empoderamiento de las mujeres.
- (2) Acceso femenino a empleos en el sector del transporte. Durante el diseño del proyecto, se ha hablado de las barreras que existen actualmente (y mayormente "invisibles") para que las mujeres accedan a puestos de trabajo en el sector transporte, y se ha acordado una estrategia proactiva para que la introducción de vehículos eléctricos (EVs) sea combinada con una prioridad para que las mujeres sean involucradas en nuevos empleos vinculados al uso y al mantenimiento de EVs en las empresas asociadas con el proyecto piloto. El proyecto debería facilitar la optimización de políticas y hacer más fácil el acceso de las mujeres a los puestos de trabajo en el sector transporte, basándose en estos pilotos y en actividades de replicación, a través de operadores de transporte público y empresas de transporte y entrega

#### ***Describa brevemente en el espacio a continuación la manera en que el proyecto incorpora la sostenibilidad ambiental***

La sostenibilidad ambiental del proyecto ha sido incorporada durante el diseño de proyecto en tres niveles principales:

- (1) El foco principal del proyecto es la reducción de emisiones de GEI provenientes de la movilidad urbana. El proyecto ha sido diseñado para investigar el potencial de acciones para alcanzar ahorros sustanciales de emisiones de GEI, con un enorme potencial de replicación. Su implementación debería investigar la viabilidad y la asequibilidad de soluciones de movilidad alternativas, y facilitar la reforma del marco institucional y regulatorio, para hacer más fácil la transición a opciones de movilidad bajas en carbono en Montevideo y otras ciudades. El diseño de proyecto apunta a crear una amplia plataforma de soporte para la implementación de un marco regulatorio e institucional revisado, incluyendo un sólido sistema de impuestos e incentivos que apoye opciones de movilidad bajas en carbono, comparadas con el uso de autos y de vehículos a base de combustible.
- (2) La reducción de emisiones de GEI está asociada a otros beneficios, mayormente de una naturaleza autóctona, como por ejemplo la mejora en la calidad del aire, la reducción de sonido y la seguridad del transporte. El proyecto también resaltarán estas dimensiones, dado que son críticas para ganar apoyo de quienes toman las decisiones locales (para replicación) y de los ciudadanos en general.
- (3) Crear un sistema de transporte más fuerte, mejor adaptado a eventos de clima extremos y sus futuros cambios. Ciudades con un fuerte sistema de transporte público y mayor participación de modos no motorizados han probado ser menos vulnerables a condiciones de clima más exigentes (tales como fuertes lluvias, olas de calor o inundaciones). También se prevé que el foco del diseño de proyecto en la calidad del transporte público, provea ganancias en resistencia, puesto que, en la etapa de diseño, las cuestiones de confiabilidad y solidez han sido el núcleo de las conversaciones con operadores del transporte público y con expertos.

## Parte B. Identificación y gestión de los riesgos sociales y ambientales

<b>PREGUNTA 2: ¿Cuáles son los posibles riesgos sociales y ambientales?</b> <i>Nota: Describa brevemente los posibles riesgos sociales y ambientales identificados en el Adjunto 1 – Lista de verificación del diagnóstico de riesgos (sobre la base de las respuestas afirmativas (Sí)).</i>	<b>PREGUNTA 3: ¿Cuál es el nivel de importancia de los posibles riesgos sociales y ambientales?</b> <i>Nota: Responda las preguntas 4 y 5 a continuación antes de pasar a la pregunta 5</i>			<b>PREGUNTA 6: ¿Qué medidas de evaluación y gestión social y ambiental se han tomado y/o se requieren para abordar los posibles riesgos (para riesgos de importancia moderada a alta)?</b>
<i>Descripción del riesgo</i>	<i>Impacto y probabilidad (1-5)</i>	<i>Importancia (baja, moderada, alta)</i>	<i>Comentarios</i>	<i>Descripción de las medidas de evaluación y gestión según se reflejan en el diseño del proyecto. Si se requiere una ESIA o SESA, tome en cuenta que deben considerar todos los posibles impactos y riesgos.</i>
Riesgo 1: Impacto ambiental de las baterías de los EVs: Opciones inciertas para las baterías de ión de litio después de su vida útil.	I = 3 P = 2	<b>Moderado</b>	Uno de los principales retos de la comercialización masiva de baterías de ión de litio para transporte urbano, es el desarrollo de servicios de deshecho y reciclaje. Además, como el mercado está aún sin explorar, se desconoce el impacto específico y la	El PGAS ha sido desarrollado, será implementado y monitoreado durante el transcurso del proyecto. Riesgos ambientales asociados a baterías de ión de litio dependen en gran medida de los materiales usados por las celdas, con aquellas que usan níquel y cobalto se tiene el más alto potencial de riesgos ambientales asociados a la minería, el calentamiento global, la polución ambiental y el impacto en la salud humana, de acuerdo con la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (" <a href="#">Application of LifeCycle Assessment to Nanoscale Technology:Lithium-ionBatteries</a> ").

			<p>rentabilidad general de las inversiones privadas.</p> <p>El número de EVs en el proyecto es bajo (5 autobuses, 6 camionetas), lo cual limita significativamente los impactos en términos de magnitud, pero el proyecto tiene que definir acciones de mitigación apropiadas, consistentes con su ambición de expandir el uso de EVs después de la finalización del proyecto.</p>	<p>Abril 2013). En consecuencia, una medida inicial es solicitar a los fabricantes de EVs una completa descripción de los componentes usados en sus baterías.</p> <p>El proyecto ha sido diseñado para revisar opciones de mitigación y también para recomendar medidas regulatorias apropiadas al Gobierno. Las opciones de mitigación en el proyecto incluirán dos conceptos alternativos: reutilización y reciclaje; ambos serán explorados activamente por fabricantes de baterías y EVs vinculados al proyecto. El almacenamiento provisional de baterías será también explorado dentro del proyecto, ya que la reutilización y el reciclaje requieren grandes cantidades de baterías para ser procesadas.</p> <p>La reutilización de baterías para almacenamiento de energía, que compense la demanda de las fluctuaciones día/noche, es una opción prometedora. El reciclaje de baterías de ión de litio es algo viable, aunque su rentabilidad económica depende de los materiales secundarios usados. El proyecto revisará las opciones disponibles alrededor del mudo, en estrecha colaboración con los fabricantes de EVs y propondrá las mejores alternativas de regulación para la reutilización de baterías, su reciclaje y deshecho.</p>
<p>Riesgo 2: Asequibilidad de TP reducida: la mejora en la calidad del transporte público requerirá más recursos y podría resultar en un aumento de tarifas, reduciendo su asequibilidad para una parte de la población.</p>	<p>I = 3 P = 1</p>	<p><b>Bajo</b></p>	<p>De acuerdo con el PNUD (2012), el transporte público en Montevideo es mayormente usado por mujeres y por aquellos en los quintiles de más bajos ingresos. Si bien es probable que una mayor calidad resulte en costos operativos más altos, hay campo para ganancias en eficiencia y, en el pasado, el sistema ha hecho frente exitosamente a retos de asequibilidad, gracias a un sólido sistema de subsidios y tarifas especiales. Asimismo, un aumento de calidad debería traer más usuarios al sistema, mejorando así su solidez financiera.</p>	

Riesgo 3: Pérdida de empleo: Trabajadores del TP incapaces de adaptarse a la nueva tecnología eléctrica.	I = 3 P = 1	Bajo	La utilización de autobuses eléctricos en la ciudad va a resultar en cambios en la experiencia necesaria para el mantenimiento de vehículos y, en menor medida, de conducción. La experiencia aún limitada en este campo alrededor del mundo (por ej.: el proyecto Zeus), sugiere que se espera que disminuyan las necesidades de mantenimiento (particularmente las internas) y las condiciones de conducción se vuelvan menos estresantes, sin ninguna dificultad de adaptación para los conductores.	
Riesgo 4: Vulnerabilidad incrementada del sistema de transporte para cambios y eventos extremos del clima	I = 2 P = 1	Bajo	No se espera que la acción del proyecto disminuya la actual resiliencia del sistema de transporte, dado que la confiabilidad de los EVs es similar a la de los vehículos convencionales.	
[agregue las filas que necesite]				
	<b>PREGUNTA 4: ¿Cuál es la categorización general del riesgo del proyecto?</b>			
	Marque el recuadro correspondiente a continuación.			<b>Comentarios</b>
	<i>Riesgo bajo</i>	<input type="checkbox"/>		
	<i>Riesgo moderado</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	El riesgo general del proyecto está categorizado como "moderado", debido a la importancia del impacto ambiental asociado al deshecho de las baterías de los EVs. Este desafío ambiental está siendo tratado a niveles globales y todos los fabricantes de EVs están dedicados activamente a implementar soluciones a largo plazo, que incluyan la reutilización y el reciclaje. Por lo tanto, no debería haber mayores dificultades para que Uruguay se integre en un sistema de gestión de ciclo de vida que, probablemente, será global (o al menos regional). Sin embargo, como tal	

			sistema no ha sido implementado aún, el proyecto ha adoptado un enfoque conservador e introducirá sus propias medidas de mitigación.
	<b>Riesgo alto</b>	<input type="checkbox"/>	
	<b>PREGUNTA 5: Sobre la base de los riesgos identificados y su categorización, ¿cuáles son los requisitos relevantes de los SES?</b>		
	Marque todos los que aplican.		<b>Comentarios</b>
	<b>Principio 1: Derechos humanos</b>	<input type="checkbox"/>	
	<b>Principio 2: Equidad de género y empoderamiento de la mujer</b>	<input type="checkbox"/>	
	<b>1. Conservación de la biodiversidad y gestión de los recursos naturales</b>	<input type="checkbox"/>	
	<b>2. Mitigación y adaptación al cambio climático</b>	<input type="checkbox"/>	
	<b>3. Seguridad y salud de la comunidad y condiciones laborales</b>	<input type="checkbox"/>	
	<b>4. Patrimonio cultural</b>	<input type="checkbox"/>	
	<b>5. Desplazamiento y reasentamiento</b>	<input type="checkbox"/>	
	<b>6. Pueblos indígenas</b>	<input type="checkbox"/>	
<b>7. Prevención de la contaminación y uso eficiente de los recursos</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	El diseño de proyecto tiene que abordar los desafíos de manejo y deshecho de las baterías luego de su vida útil, para evitar peligros ambientales potenciales.	

### Aprobación definitiva

Firma	Fecha	Descripción
Asesor de certificación de calidad (QA)		Funcionario del PNUD responsable del proyecto, normalmente es un Funcionario del Programa del PNUD. Su firma final confirma que ha “verificado” para garantizar que el SESP se ha ejecutado correctamente.
Aprobador de la garantía de calidad (QA)		Director superior del PNUD, normalmente el Director Adjunto para el País (“DCD”), Director para el País (“CD”), Representante Residente Adjunto (“DRR”) o Representante Residente (“RR”). Este funcionario no puede ser el mismo que el Asesor en asuntos de QA. Su firma final confirma que ha “visado” el SESP antes de enviarlo al PAC.

Presidente del PAC		Presidente del PAC de parte del PNUD. En algunos casos, también puede ser el Funcionario aprobador de QA. Su firma final confirma que el SESP se consideró parte de la evaluación del proyecto y es tomado en cuenta en las recomendaciones del PAC.
--------------------	--	--

**Adjunto 1 del SESP. Lista de verificación del diagnóstico de los riesgos sociales y ambientales**

<b>Lista de verificación de los posibles riesgos sociales y ambientales</b>	
<b>Principio 1: Derechos humanos</b>	<b>Respuesta (Sí/No)</b>
1. ¿Puede el proyecto traducirse en impactos adversos relativos al disfrute de los derechos humanos (civiles, políticos, económicos, sociales o culturales) de la población afectada y particularmente de los grupos marginados?	NO
2. ¿Hay alguna probabilidad de que el proyecto tenga efectos adversos en materia de desigualdad o discriminación para las poblaciones afectadas, particularmente de las personas que viven en pobreza o grupos o individuos marginados o excluidos? <sup>2</sup>	Sí
3. ¿Es posible que el proyecto restrinja la disponibilidad, la calidad y el acceso a los recursos o servicios básicos, en particular para los grupos o individuos marginados?	NO
4. ¿Existe alguna probabilidad de que el proyecto excluya a posibles actores claves afectados, en particular a grupos marginados, de participar plenamente en decisiones que los afectan?	NO
6. ¿Hay algún riesgo de que los garantes de derechos no tengan la capacidad necesaria para cumplir con sus obligaciones en este proyecto?	NO
7. ¿Hay algún riesgo de que los titulares de los derechos no tengan la capacidad de reivindicar sus derechos?	NO
8. Habiendo tenido la oportunidad de hacerlo, ¿las comunidades o individuos locales han planteado inquietudes en materia de derechos humanos con respecto al proyecto durante el proceso de involucramiento de los actores claves?	NO
9. ¿Hay algún riesgo de que el proyecto agrave conflictos o genere violencia entre comunidades e individuos afectados?	NO
<b>Principio 2: Igualdad de género y empoderamiento de la mujer</b>	
1. ¿Existe alguna probabilidad de que el proyecto que se propone tenga impactos adversos sobre la igualdad de género y/o la situación de mujeres y niñas?	NO
2. ¿Potencialmente, el proyecto podría reproducir situaciones de discriminación contra la mujer sobre la base de su género, especialmente con respecto a la participación en el diseño y la implementación y acceso a oportunidades y beneficios?	NO
3. ¿Los grupos/líderes mujeres han planteado inquietudes en materia de igualdad de género en relación con el proyecto durante el proceso de involucramiento de los actores claves y estas se han incorporado en la propuesta general del proyecto y en la evaluación de los riesgos?	NO
4. ¿Limitará el proyecto la habilidad de las mujeres de usar, desarrollar y proteger los recursos naturales, tomando en cuenta los distintos roles y posiciones de hombres y mujeres en el acceso a bienes y servicios ambientales? <i>Por ejemplo, las actividades podrían desembocar en la degradación o agotamiento de los recursos naturales en comunidades que dependen de estos recursos para su sustento y bienestar.</i>	NO
<b>Principio 3: Sostenibilidad ambiental:</b> Las preguntas referidas al diagnóstico de los riesgos ambientales se incluyen en las preguntas relacionadas con el estándar específico a continuación.	
<b>Estándar 1: Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales</b>	

<sup>2</sup> No se admite la discriminación por razones de raza, etnia, género, edad, idioma, discapacidad, orientación sexual, religión, opinión política o de otro tipo, origen nacional, social o geográfico, propiedad, nacimiento u otro estado, incluido como indígena o miembro de una minoría. Se entiende que las referencias a "mujeres y hombres" u otros similares incluyen a hombres y mujeres, niños y niñas, y otros grupos discriminados sobre la base de su identidad de género, como personas transgénero o transexuales.



1.1	¿Podría el proyecto afectar adversamente los hábitats (por ejemplo, hábitats modificados, naturales y críticos) y/o en los ecosistemas o los servicios que estos prestan?  <i>Por ejemplo, a través de la pérdida, la conversión, la degradación o la fragmentación de los hábitats y los cambios hidrológicos.</i>	NO
1.2	¿Se encuentran algunas de las actividades propuestas para el proyecto dentro de hábitats críticos y/o zonas ambientalmente sensibles o sus alrededores, incluidas áreas protegidas legalmente (por ejemplo, reservas naturales, parques nacionales), zonas cuya protección ha sido propuesta o áreas reconocidas como tal por fuentes validadas y/o pueblos indígenas o comunidades locales?	NO
1.3	¿Involucra el proyecto cambios en el uso del suelo y los recursos que podrían afectar adversamente los hábitats, los ecosistemas y/o los medios de sustento? (Nota: Si se deben aplicar restricciones y/o limitaciones de acceso a las tierras, vea el Estándar 5).	NO
1.4	¿Las actividades del proyecto plantean riesgos para especies en peligro de extinción?	NO
1.5	¿El proyecto plantea el riesgo de introducción de especies exóticas invasivas?	NO
1.6	¿Involucra el proyecto la cosecha de bosques naturales, desarrollo de plantaciones o reforestación?	NO
1.7	¿Involucra el proyecto la producción y/o cosecha de poblaciones de peces u otras especies acuáticas?	NO
1.8	¿Involucra el proyecto la extracción, el desvío o la acumulación significativa de aguas superficiales o subterráneas?  <i>Por ejemplo, construcción de represas, embalses, desarrollo de cuencas fluviales, extracción de aguas subterráneas.</i>	NO
1.9	¿Involucra el proyecto el uso de recurso genéticos (es decir, recolección y/o cosecha, desarrollo comercial)?	NO
1.10	¿Plantea el proyecto preocupaciones ambientales transfronterizas o mundiales potencialmente adversas?	NO
1.11	¿Redundará el proyecto en actividades de desarrollo secundarias o relevantes que podrían desembocar en efectos sociales y ambientales adversos, o generará impactos acumulativos con otras actividades actuales o que se están planificando en la zona?  <i>Por ejemplo, un camino nuevo a través de zonas forestadas producirá impactos sociales y ambientales adversos directos (entre otros, tala forestal, movimientos de tierra, posible reubicación de habitantes). El camino nuevo también puede facilitar la usurpación de terrenos de parte de colonos ilegales o propiciar la instalación de recintos comerciales no planificados a lo largo de la ruta, incluso en zonas potencialmente sensibles. Se trata de impactos indirectos, secundarios o inducidos que se deben considerar. Además, si se planifican actividades similares en la misma área forestada, deben considerarse los impactos acumulativos de múltiples actividades (incluso si no forman parte del mismo proyecto).</i>	NO
<b>Estándar 2: Mitigación y adaptación al cambio climático</b>		
2.1	¿El proyecto que se propone producirá emisiones considerables <sup>3</sup> de gases de efecto invernadero o agravará el cambio climático?	NO
2.2	¿Los posibles resultados del proyecto serán sensibles o vulnerables a posibles impactos del cambio climático?	SÍ
2.3	¿Es probable que el proyecto que se propone aumente directa o indirectamente la vulnerabilidad social y ambiental al cambio climático ahora o en el futuro (conocidas también como prácticas inadaptadas)?  <i>Por ejemplo, los cambios en la planificación del uso del suelo pueden estimular la urbanización ulterior de terrenos inundables, posiblemente aumentando la vulnerabilidad de la población al cambio climático, especialmente a las inundaciones</i>	NO
<b>Estándar 3: Seguridad y salud de la comunidad y condiciones laborales</b>		
3.1	¿Algunos elementos de la construcción, la operación o el desmantelamiento del proyecto implicaría posibles riesgos para la comunidad local en materia de seguridad?	NO

<sup>3</sup>Respecto del CO<sub>2</sub>, "emisiones considerables" significan en general más de 25.000 toneladas por año (de fuentes directas e indirectas). [La Nota orientativa sobre mitigación y adaptación al cambio climático provee información adicional sobre emisiones de GEI].

3.2	¿El proyecto plantea posibles riesgos para la salud y la seguridad de la comunidad debido al transporte, el almacenamiento, el uso y/o la disposición de materiales peligrosos (por ejemplo, explosivos, combustibles y otros productos químicos durante la construcción y la operación)?	NO
3.3	¿El proyecto involucra obras de infraestructura a gran escala (por ejemplo, embalses, caminos, edificios)?	NO
3.4	¿Las fallas de componentes estructurales del proyecto plantean riesgos para la comunidad (por ejemplo, el colapso de edificios o infraestructura)?	NO
3.5	¿Será el proyecto que se propone sensible a terremotos, subsidencia, deslizamientos de tierra, erosión, inundaciones o condiciones climáticas extremas o redundará en una mayor vulnerabilidad a ellos?	NO
3.6	¿El proyecto redundará en un aumento de los riesgos sanitarios (por ejemplo, enfermedades transmitidas por el agua u otros vectores o infecciones contagiosas como el VIH/Sida)?	NO
3.7	¿El proyecto plantea posibles riesgos y vulnerabilidades relacionados con la y la seguridad salud ocupacional debido a peligros físicos, químicos, biológicos y radiológicos durante las fases de construcción, operación y desmantelamiento?	NO
3.8	¿El proyecto apoya empleos o medios de sustento que pueden contravenir normas laborales nacionales e internacionales (como principios y normas de convenios fundamentales de la OIT)?	NO
3.9	¿Comprende el proyecto personal de seguridad que puede plantear un posible riesgo para la salud y la seguridad de las comunidades y/o individuos (por ejemplo, debido a la falta de capacitación o responsabilidad adecuadas)?	NO
<b>Estándar 4: Patrimonio cultural</b>		
4.1	¿Resultará el proyecto que se propone en intervenciones que podrían afectar negativamente sitios, estructuras u objetos de valor histórico, cultural, artístico, tradicional o religioso o patrimonio cultural intangible (por ejemplo, conocimientos, innovaciones, prácticas)? (Nota: Los proyectos destinados a proteger y conservar el Patrimonio cultural también pueden tener impactos adversos inesperados).	NO
4.2	¿Propone el proyecto el uso de formas tangibles y/o intangibles de patrimonio cultural para fines comerciales u otros?	NO
<b>Estándar 5: Desplazamiento y reasentamiento</b>		
5.1	¿Involucra el proyecto desplazamiento físico total o parcial y transitorio o permanente?	NO
5.2	¿Existe alguna posibilidad de que el proyecto derive en desplazamiento económico (por ejemplo, pérdida de activos o acceso a recursos debido a la adquisición o restricciones de acceso a la tierra, incluso sin que exista reubicación física)?	NO
5.3	¿Existe el riesgo de que el proyecto provoque desalojos forzados? <sup>4</sup>	NO
5.4	¿Existe alguna posibilidad de que el proyecto que se propone afecte sistemas de tenencia de la tierra y/o derechos comunitarios a la propiedad/derechos consuetudinarios a la tierra, los territorios y/o los recursos?	NO
<b>Estándar 6: Pueblos indígenas</b>		
6.1	¿Hay pueblos indígenas en el área del proyecto (incluida el área de influencia del proyecto)?	NO
6.2	¿Existe la probabilidad de que el proyecto o partes de él se ubiquen en tierras y territorios reivindicados por pueblos indígenas?	NO
6.3	¿Podría el proyecto que se propone afectar los derechos, las tierras y los territorios de pueblos indígenas (independientemente de si dichos pueblos tienen títulos de propiedad legales sobre dichos terrenos)?	NO

<sup>4</sup> Los desalojos forzados incluyen acciones y/u omisiones que implican el desplazamiento obligado o involuntario de individuos, grupos o comunidades de su hogar y/o tierras y recursos comunitarios que ocupaban o de los cuales dependen, dejando de ese modo al individuo, grupo o comunidad sin la capacidad de vivir o trabajar en una vivienda, residencia o ubicación en particular, sin proveer ni permitir el acceso a formas adecuadas de protección legal u otras.

6.4	¿Han faltado consultas culturalmente apropiadas destinadas a conseguir el consentimiento previo, libre e informado sobre temas que podrían afectar los derechos e intereses, las tierras, los recursos, los territorios y los medios de subsistencia tradicionales de los pueblos indígenas involucrados?	NO
6.4	¿Implica el proyecto que se propone el uso y/o el desarrollo comercial de recursos naturales en tierras y territorios reivindicados por pueblos indígenas?	NO
6.5	¿Existe la posibilidad de que se produzcan desalojos forzados o el desplazamiento económico o físico total o parcial de pueblos indígenas, incluido a través de restricciones de acceso a tierras, territorios y recursos?	NO
6.6	¿Afectará el proyecto negativamente las prioridades de desarrollo de los pueblos indígenas, tal y como ellos las definen?	NO
6.7	¿Podría el proyecto afectar las formas de vida tradicionales y la supervivencia física y cultural de los pueblos indígenas?	NO
6.8	¿Podría el proyecto afectar el patrimonio cultural de los pueblos indígenas, incluido a través de la comercialización o uso de sus conocimientos y prácticas tradicionales?	NO
<b>Estándar 7: Prevención de la contaminación y uso eficiente de los recursos</b>		
7.1	¿Podría el proyecto redundar en la emisión de contaminantes al medioambiente debido a circunstancias rutinarias y no rutinarias, con el potencial de causar impactos adversos locales, regionales y/o transfronterizos?	YES
7.2	¿Podría el proyecto que se propone redundar en la generación de desechos (tanto peligrosos como no peligrosos)?	YES
7.3	¿Podría el proyecto que se propone involucrar la fabricación, comercialización, liberación y/o uso de productos químicos y/o materiales peligrosos? ¿Propone el proyecto el uso de productos o materiales químicos prohibidos internacionalmente o sujetos a procesos de eliminación gradual? <i>Por ejemplo, DDT, PCB y otros productos químicos que están incluidos en convenios internacionales como el Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes y o el Protocolo de Montreal.</i>	NO
7.4	¿Involucra el proyecto que se propone la aplicación de pesticidas que pueden tener efectos negativos sobre el medioambiente o la salud humana?	NO
7.5	¿Incluye el proyecto actividades que requieran el consumo de cantidades considerables de materias primas, energía y/o agua?	NO