

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HONDURAS

PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL REGIONAL Y PROPUESTA DE REFORMULACIÓN DEL PRÉSTAMO 2470/BL-HO

(HO-L1104)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Miroslava Nevo, Jefe de Equipo (INE/TSP); Daniel Torres Gracia (TSP/CHO), Jefe de Equipo Alterno; Luis Uechi, Ernesto Monter, Raúl Rodríguez Molina, Agustín Elvira Mastache y Virginia Navas (INE/TSP); Irma Liliam Castillo y Juan José Larios (TSP/CHO); Alejandro Aguiluz (CID/CHO); María Cristina Landazuri (LEG/SGO); Juan Carlos Martell y Nalda Morales (FMP/CHO); Juan Carlos Paez (ESG/VPS); Mauricio Bayona y Fabián Schvartzer (consultores).

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	1
I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, Problemática y Justificación	2
B. Objetivos, Componentes y Costo.....	10
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	13
A. Instrumentos de Financiamiento	13
B. Riesgos Ambientales y Sociales	14
C. Riesgos Fiduciarios	14
D. Otros Riesgos del Programa.....	15
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	15
A. Resumen de Arreglos de Implementación	15
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	17

ANEXOS	
Anexo I.	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II.	Matriz de Resultados
Anexo III.	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS
REQUERIDOS
1. Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y Plan Operativo Anual (POA)
2. Plan de Monitoreo y Evaluación
3. Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)
4. Plan de Adquisiciones (PA)
OPCIONALES
1. Análisis Económico
2. Archivos Técnicos del Programa
3. Anexo de Integración Regional
4. Memorando de Entendimiento Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)
5. Mapas
6. Anexo de Pobreza
7. Análisis de Capacidad Institucional del INVEST-H
8. Síntesis de la Reformulación del Préstamo 2470/BL-HO

ABREVIATURAS	
ALC	América Latina y el Caribe
APP	Asociación Público – Privada
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
COALIANZA	Comisión para la Promoción de la Alianza Público - Privada
CPM	Corredor Pacífico Mesoamericano
DGC	Dirección General de Carreteras
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
ESV	Estrategia de Seguridad Vial
FV	Fondo Vial
GdH	Gobierno de Honduras
HDM-4	<i>Highway Design and Maintenance Standards Model</i>
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa
IHAH	Instituto Hondureño de Antropología e Historia
INSEP	Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos
INVEST-H	Inversión Estratégica de Honduras
MCC	Convenio del Desafío del Milenio
OE	Organismo Ejecutor
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PIB	Producto Interno Bruto
PM	Proyecto Mesoamérica
POD	Propuesta para el Desarrollo de la Operación
PRI	Plan de Reasentamiento Involuntario
RICAM	Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas
SEFIN	Secretaría de Finanzas de Honduras
SIAFI	Sistema Integrado de Administración Financiera
SOPTRAVI	Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
SSF	<i>Safeguard and Screening Form for Screening and Classification of Projects</i>
TIRE	Tasa Interna de Retorno Economía
UEC	Unidad Ejecutiva de Concesiones

RESUMEN DEL PROYECTO
HONDURAS
PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL REGIONAL Y PROPUESTA DE REFORMULACIÓN DEL PRÉSTAMO 2470/BL-HO
(HO-L1104 Y 2470/BL-HO)

Términos y Condiciones Financieras (HO-L1104)					
Prestatario: República de Honduras Organismo Ejecutor (OE): Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-H)				Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario (CO)	Fondo para Operaciones Especiales (FOE)
			Plazo de amortización:	30 años	40 años
Fuente	Monto (US\$)	%	Período de desembolso:	4 años	4 años
BID (CO):	12.000.000	60	Período de gracia:	72 meses	40 años
			Tasa de interés:	FU- Fija ^(a)	0,25%
BID (FOE):	8.000.000	40	Comisión de inspección y vigilancia:	^(b)	N/A
			Comisión de crédito:	^(b)	N/A
Total:	20.000.000	100	Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos	
Estructura y Financiamiento del Programa de Integración Vial Regional					
			Monto (US\$)	%	
HO-L1104 - recursos nuevos:			20.000.000	13	
Reorientación 2470/BL-HO ^(c) :			134.000.000	87	
Total:			154.000.000	100	
Esquema del Proyecto					
Objetivo del proyecto: el objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras, incluyendo la seguridad vial. Los objetivos específicos son la reducción de los Costos de Operación de los Vehículos (COV) y tiempos de viaje de personas y mercancías en corredores de integración del país con El Salvador y Nicaragua. Para lograr estos objetivos, el programa incluye entre otros, la rehabilitación y mejoramiento de los tres tramos localizados sobre el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM).					
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: (i) que se presente la opinión jurídica sobre la validez y exigibilidad del contrato de préstamo así como sobre la competencia de INVEST-H para ejecutar el proyecto (¶3.1); (ii) que se presente evidencia de la puesta en vigencia de un Manual de Operaciones del Programa (MOP), de conformidad con los términos previamente acordados con el Banco (¶3.2); y (iii) que se presente evidencia de la incorporación de la operación en el Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAFI) y Módulo de Unidades Ejecutoras de Proyectos con Financiamiento Externo (UEPEX) (Anexo III, Sección 4.2).					
Condiciones contractuales especiales de ejecución: (i) juntamente con los documentos de licitación para cada uno de los tramos de las obras del programa, el OE deberá presentar a satisfacción del Banco: (a) el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) correspondiente a dicho tramo, de conformidad con lo previsto en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS); (b) el Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI), en caso de que las obras requieran la relocalización de personas o de actividades económicas (¶2.6); y (c) las demás condiciones ambientales y sociales establecidas en el IGAS (¶2.6); (ii) cumplida previamente, el OE cuenta con una unidad administradora integrada por personal con las calificaciones requeridas para la ejecución del programa, cualquier cambio al personal clave identificado en el MOP debe ser sometido a consideración del Banco para determinar que en todo momento se mantenga esta capacidad (¶2.9); (iii) la supervisión de las obras deberá estar contratada antes de la firma de los respectivos contratos de obra (¶1.26); (iv) el plazo de inicio material de todas las obras del programa será de tres años a partir de la vigencia del contrato de préstamo (¶2.1); y (v) previamente al inicio de las obras en cada uno de los tramos: el prestatario deberá presentar, a satisfacción del Banco, evidencia de que: (a) ha obtenido los permisos ambientales requeridos por la legislación nacional; (b) ha efectuado al menos un proceso de socialización y consulta pública; y (c) ha liberado el derecho de vía en al menos el 70% de la longitud del tramo a ser intervenido (¶2.6).					
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.					
El proyecto califica^(d):					
SV	<input checked="" type="checkbox"/>	PE	<input checked="" type="checkbox"/>	CC	<input type="checkbox"/>
				CI	<input checked="" type="checkbox"/>

^(a) El prestatario pagará intereses sobre los saldos deudores de la porción del préstamo del CO a una tasa basada en LIBOR. Cada vez que el saldo deudor alcance el 25% del monto neto aprobado o US\$3 millones, lo que sea mayor, se fijará la tasa base sobre este saldo.

^(b) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(c) Los términos financieros no serán modificados y la República de Honduras asumirá la totalidad de las obligaciones financieras. Ver párrafos (¶1.31; ¶1.32; ¶1.33; y ¶1.34).

^(d) SV (Países Pequeños y Vulnerables), PE (Reducción de la Pobreza y Aumento de la Equidad), CC (Cambio Climático, Energía Sostenible y Sostenibilidad Ambiental), CI (Cooperación e Integración Regional).

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 **Contexto.** Con una población de 8,72¹ millones de habitantes y un ingreso per cápita de US\$2.236², Honduras se ubica como uno de los países más pobres de la región³. Su Producto Interno Bruto (PIB) en 2014 fue de US\$19.506 millones contribuyendo en aproximadamente un 12% al PIB de la región centroamericana⁴. Desde la crisis económica de 2008-2009, Honduras ha experimentado una recuperación moderada, impulsada por los sectores más dinámicos como la agricultura y las manufacturas, complementado con crecientes exportaciones⁵. Esta recuperación se ve reflejada en un crecimiento promedio del PIB de 3,3% en 2010-2014, igual al promedio histórico de las últimas tres décadas. No obstante, la recuperación se ha dado en un contexto de baja productividad y deterioro fiscal, que limitan el potencial de crecimiento del país⁶. A este problema se le suma el de la desigualdad, que sigue impidiendo que el crecimiento del país sea inclusivo⁷.
- 1.2 Estas limitaciones fiscales, junto con significativas deficiencias institucionales, han incidido en una red vial con bajo nivel de pavimentación y mantenimiento deficiente (§1.10) restringiendo la conectividad nacional, limitando la integración regional, aumentando costos logísticos y dañando el potencial de inserción internacional de la producción (§1.4). Como consecuencia, datos del Foro Económico Mundial para 2013-2014 sitúan a Honduras en el lugar 111 (entre 148 países) en el Índice de Competitividad Global, y en el lugar 114 en la subcategoría “calidad de carreteras” del importante pilar de infraestructura; asimismo, el Índice de Desempeño Logístico 2014 del Banco Mundial (BM) sitúa al país en el puesto 103 de 160, por debajo de la mayoría de los países centroamericanos y del promedio de América Latina.
- 1.3 Para atender los retos en materia de crecimiento económico, el Gobierno de Honduras (GdH) viene implementando planes de mediano y largo plazo que, además de buscar la estabilidad macroeconómica, sirvan para promover la competitividad del país⁸. De esta manera, se han priorizado áreas de intervención con la mayor capacidad de impacto sobre el crecimiento y desarrollo, tales como las inversiones en capital humano, infraestructura básica y clima de negocios. En particular en el área de infraestructura de transporte, que es considerada una de las bases de la estrategia de desarrollo nacional⁹, se destaca la vinculación y activa participación del país en la iniciativa

¹ Instituto Nacional de Estadística - INE (<http://www.ine.gob.hn/>).

² Banco Central de Honduras (http://www.bch.hn/pib_base2000.php).

³ Honduras es un país de ingreso medio-bajo que se enfrenta a desafíos significativos, con cerca de 2/3 de la población del país viviendo en pobreza y más de cuatro de cada diez en extrema pobreza (2013). En zonas rurales 5,6 de cada 10 hogares están en extrema pobreza (BID: Estrategia de País con Honduras, 2015-2018, GN-2769-2).

⁴ Consejo monetario Centroamericano (<http://www.secmca.org/simafir.html>).

⁵ Honduras persigue una estrategia de crecimiento orientada al comercio global que le permite la diversificación de su sector productivo y un mayor acceso a mercados regionales e internacionales. En 2004 firmó el Acuerdo CAFTA DR (*Dominican Republic, Central America Free Trade Agreement*) que amplía las oportunidades económicas entre los países involucrados, a partir de la eliminación de tarifas, la apertura de mercados y la reducción de barreras.

⁶ Los principales factores detrás del bajo crecimiento y el escaso incremento de la productividad están relacionados con la baja acumulación de capital humano, las deficiencias en infraestructura vial y de energía eléctrica, una limitada inserción internacional y escasa innovación tecnológica (BID: Estrategia de País con Honduras, 2015-2018, GN-2769-2).

⁷ El país exhibe una alta desigualdad de ingresos. El Coeficiente Gini se sitúa en 0,54, uno de los más altos de América Latina y el Caribe (ALC).

⁸ Visión de país y el Plan de Nación 2010-2022, vigentes desde 2010.

⁹ Plan Estratégico del Gobierno de Honduras (2014-2018).

regional de integración Proyecto Mesoamérica (PM) (§1.4), cuyo objetivo es potenciar la complementariedad y la cooperación entre los países en términos físicos, económicos y comerciales.

- 1.4 **Proyecto Mesoamérica (PM).** Bajo el PM, los países de la región (Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Belice, Colombia, México y República Dominicana), incluido Honduras, identificaron la necesidad de impulsar el desarrollo de aquellos corredores viales de mayor importancia comercial, que deberían ser implementados a nivel nacional, siguiendo estándares coherentes con las demandas de tráfico internacional¹⁰. Este conjunto de corredores troncales y complementarios constituye hoy la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), el programa más importante en materia de transporte del PM ([EEO#4](#)), compuesta por los Corredores del Pacífico (§1.6) y del Atlántico, y una serie de ramales y conexiones complementarias, siendo la base de un plan coordinado para el desarrollo del sector y la atención a los elevados costos de transporte. Estudios realizados¹¹ indican que los costos de transporte carretero a nivel de Centroamérica, representan entre 30-35% de los costos logísticos totales. Asimismo, de acuerdo con un modelo gravitacional para Centroamérica desarrollado por el BM en 2012 que evalúa por medio de un estudio econométrico la relación entre los volúmenes de carga y las distancias entre los centros de producción y consumo, un incremento del 1% en los costos y tiempos de transporte por carretera puede reducir las exportaciones centroamericanas en 1,65%¹².
- 1.5 **Integración regional.** Honduras posee una posición geográfica privilegiada que la consolida como un corredor terrestre y marítimo fundamental para Mesoamérica. El papel del país en la integración centroamericana queda determinado en el ámbito vial por su pertenencia a los principales corredores terrestres de la región como el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM) (§1.6), el Corredor Panamericano y los corredores del Triángulo Norte; en el ámbito marítimo por contar con una de las infraestructuras portuarias más importantes de la región (Puerto Cortés, §1.31) y su acceso tanto al mar Caribe como al océano Pacífico, y en el ámbito geopolítico por su extensa frontera con tres de los cinco países de Centroamérica: Guatemala, El Salvador y Nicaragua. El GdH, consciente de este potencial, incluyó como parte de sus lineamientos estratégicos en infraestructura productiva del Plan de Nación 2010-2022, el reto de aprovechar la localización geográfica del país con el fin de constituirse como el circuito más importante de transporte terrestre interoceánico para el tránsito de mercaderías en Centroamérica, y la meta es incrementar en 285% las toneladas de transporte de carga con fines de exportación, entre 2009 y 2038 ([EEO#3](#)).
- 1.6 **El Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM).** El CPM es considerado el principal corredor logístico de integración de transporte y comercio de la región. Consiste en la ruta más corta entre las ciudades de Puebla (México) y Panamá, y a menor altitud promedio sobre el nivel del mar¹³. Por éste circula el 95% de la carga terrestre de la región¹⁴ (ver mapa en [EEO#5](#)). Por estas características se considera el medio de

¹⁰ El modo carretero es el modo predominante en Centroamérica en cuanto a movilización de cargas intrarregionales.

¹¹ *Five Explanations to High Costs of Service Provision*. Ruiz Olmedo, 2007; WTO, 2010.

¹² Gordillo, Stokenberga, Schwartz, 2010, afirman que el costo y el tiempo de transporte producen un efecto equivalente al incremento de la distancia "real" entre mercados.

¹³ A partir de la ciudad de Arriaga, sigue la ruta del litoral del Pacífico hasta llegar a Ciudad de Panamá, cubriendo una extensión total de 3.244 km.

¹⁴ A partir de información suministrada por las aduanas de todos los países mesoamericanos en 2011, fue posible establecer que el total de los principales flujos de carga por el corredor rondan los 7,9 millones de toneladas, equivalentes a US\$11.200 millones (Corredor Pacífico: Matriz Origen-Destino, ALG 2011).

integración vial más eficiente, razón por la cual los países priorizaron la consolidación del mismo¹⁵.

- 1.7 **El CPM en Honduras.** En su paso por Honduras, el CPM es el eje estructurante de la zona sur del país al facilitar su conexión con el corredor logístico consolidado Tegucigalpa-San Pedro Sula-Puerto Cortés (¶1.10), por medio de la ruta CA-5 Sur y el Canal Seco. Además con 137 km, cruza el país desde la frontera de El Amatillo (en El Salvador) hasta Guasaule (en Nicaragua), y comprende las rutas internacionales CA-1 (desde El Amatillo hasta Choluteca) y CA-3 (desde Choluteca hasta Guasaule) (ver mapa en [EEO#5](#)). Su área de influencia directa es superior a los 6.000 km² (departamentos de Choluteca y Valle, con una población superior a 600.000 habitantes) que viven en su gran mayoría en condiciones de pobreza¹⁶ ([EEO#6](#)), mientras que su área de influencia indirecta se puede asociar a 28.000 km² (departamentos de La Paz, Francisco Morazán, El Paraíso, Comayagua y Cortés), con una población de potenciales beneficiarios cercana a 3,7 millones de habitantes¹⁷.
- 1.8 El hecho de que el CPM en Honduras vincule las fronteras de dos países centroamericanos, lo constituye en un corredor terrestre natural obligado para el comercio intrarregional. Alrededor del 6% del total del volumen de carga de todo el CPM y aproximadamente 23% del movimiento de mercancías de Honduras hacia y desde el exterior, circula por este corredor¹⁸. La gran influencia del CPM sobre la población y la economía de Honduras, pone de manifiesto la importancia de reducir las ineficiencias asociadas al sistema vial principal, reflejadas en los altos costos del transporte carretero a nivel de Centroamérica que representan entre 30%-35% de los costos logísticos totales¹⁹. En este contexto, la existencia de una infraestructura vial eficiente del CPM en Honduras, capaz de sostener el constante incremento de la demanda, es una condición necesaria para contribuir tanto a la integración territorial como regional, y al desarrollo de las actividades productivas, facilitando el traslado de personas y el intercambio de bienes y servicios, y reduciendo costos que conducen al mejoramiento de la competitividad del país.
- 1.9 La mejora de la infraestructura vial del Corredor Pacífico hondureño complementará de manera sinérgica la labor que el Banco está realizando en la mejora y optimización de los pasos de frontera de Guasaule y El Amatillo. A través de la operación NI-L1083 (3484/BL-NI), el Banco está financiando un Programa de Integración Fronteriza en Nicaragua que contempla la mejora de infraestructura y de gestión en la frontera de Guasaule (con integración virtual de controles entre Honduras - Nicaragua). Por otro, a través de FOMILENIO II, se están desarrollando mejoras de las infraestructuras en el paso de El Amatillo (lado de El Salvador), buscándose la optimización de los controles nacionales entre ambos países en arreglo a estudios elaborados por el Banco. Al mismo tiempo, los países Centroamericanos están aprobando la Estrategia Regional de Facilitación Comercial y Competitividad, con implementación de cinco acciones de corto plazo (ya iniciadas, con finalización prevista a mediados del 2016) y el compromiso de desarrollar Planes Nacionales de Facilitación comercial con foco en la gestión coordinada en fronteras. La optimización simultánea de

¹⁵ Programa de Aceleración del Corredor Pacífico Mesoamericano ([Corredor Pacifico Mesoamericano](#)).

¹⁶ La tasa de pobreza de la población de los departamentos de Choluteca y Valle es del 70,7% y del 76,4% respectivamente, superiores al promedio nacional que es de 64,5%. En términos de pobreza extrema dichas tasas son del 51,3% y 57,8% respectivamente, superiores al promedio nacional del 42,6%.

¹⁷ Fuente: Instituto Nacional de Estadística, 2014.

¹⁸ Por las fronteras de El Amatillo y Guasaule circulan el 10% de las exportaciones y el 13% de las importaciones del país (BID, 2013).

¹⁹ *Five Explanations to High Costs of Service Provision*. Ruiz Olmedo, 2007; WTO, 2010.

la infraestructura vial y fronteriza, contribuye de manera decisiva a que la reducción de tiempos y costos de viaje del Corredor Pacífico en Honduras tenga un impacto regional.

- 1.10 **Situación de la infraestructura del transporte en Honduras.** Por su relevancia en materia de conectividad y competitividad, la red vial principal de Honduras es parte integrante de la RICAM. Se compone principalmente por su red de carreteras interurbanas y el Puerto de Cortés (§1.31) en el Atlántico. La red vial tiene una longitud total de 15.159,6 km²⁰, 3.305,5 km (21,8%) corresponden a la red vial principal, 2.897,5 km a la red secundaria (19,1%) y 8.956,5 km a la red vecinal (59,1%). La red vial principal se encuentra pavimentada en un 85,8% y la red secundaria en un 29,1%²¹. Con una superficie de 112.000 km² y una densidad carretera²² de 0,13 km/km², Honduras se ubica entre los países centroamericanos con menor desarrollo de red vial. El corredor Tegucigalpa-San Pedro Sula-Puerto Cortés (300 km), parte del Corredor Atlántico de la RICAM (§1.4), es el único eje logístico consolidado que conecta más del 30% de la población nacional, 80% de las exportaciones, 40% del PIB del sector servicios y 30% del PIB del sector industrial, con el principal puerto sobre el Atlántico (Puerto Cortés: 580.000 TEU/año; alrededor del 85% de la carga total del tráfico por vía marítima y 50% del valor del comercio exterior).
- 1.11 **El problema.** En el caso particular del CPM en Honduras, la demanda que enfrenta por parte del transporte regional de cargas, ejerce una presión creciente sobre sus condiciones de servicio que limitan una mayor integración física intrarregional y la conectividad vial del país, desmejorando las condiciones de transporte de personas y mercancías. Asimismo, debido a que sus tramos ya han alcanzado la vida útil de diseño²³, éste presenta en su recorrido características físicas/funcionales sub óptimas y condiciones de deterioro que incrementan los costos generalizados de transporte (costos de operación vehicular y tiempos de viaje) a los usuarios del mismo²⁴, afectando también la seguridad vial²⁵. Estas condiciones, sumadas al fuerte desbalance de la matriz de cargas a favor del modo carretero (§1.6; §1.7; y §1.8) se traduce en una restricción al desarrollo y consolidación del CPM como corredor logístico de integración de transporte y comercio de la región, por lo que se vuelve necesario su inmediata rehabilitación y mejoramiento²⁶.
- 1.12 Para reducir el atraso relativo de la red vial de Honduras con el resto de Centroamérica y no limitar la actividad económica y el desarrollo productivo, es necesario mejorar de manera sostenible el transporte de cargas y pasajeros en los corredores prioritarios de

²⁰ El 23% de la red vial se encuentra en buen estado, el 52% en regular estado y el 25% en mal estado.

²¹ Datos: Red Vial Nacional (RVN): son carreteras que forman la estructura troncal de la red; secundarias rutas que unen ciudades y pueblos a la RVN; y vecinales rutas que unen pueblos y aldeas a la RVN o a la red secundaria.

²² Es un indicador de desarrollo de la red carretera, de estándar internacional, que se obtiene al dividir el número de km de la red nacional entre la superficie del país.

²³ Carretera construida en los años 50 y rehabilitada en los 90, presenta deformación en la calzada, alto grado de grietas y baches. El Índice de Rugosidad Internacional (IRI) promedio para los tramos El Amatillo-Jícaro Galán y Jícaro Galán-Choluteca es de 3,68 y 4,99 respectivamente, previéndose su reducción a un valor promedio de alrededor de 2,2 una vez finalizadas las obras. El corredor registra tránsitos promedios diarios de 2.592 vehículos de El Amatillo a Jícaro Galán, 7.429 vehículos de Jícaro Galán a Choluteca y 1.904 vehículos de Choluteca a Guasaule.

²⁴ Se prevé que las intervenciones que realice el programa en tramos del CPM logren una reducción de los costos de operación vehicular entre un 7% y 14%, y de los tiempos de transporte de personas y cargas entre un 2% y un 5%.

²⁵ La tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en Honduras es de 27,3 por cada 100.000 habitantes. El promedio en ALC es de 16,3 por cada 100.000 habitantes.

²⁶ La experiencia internacional en la implementación de proyectos de rehabilitación y mejoramiento de vías ha concluido que estos proyectos muestran, los siguientes resultados: (i) disminución de costos de operación de los vehículos; y (ii) disminución de tiempos de viaje. En el caso específico de proyectos similares en Honduras muestran reducciones de COV del orden de 35% y del tiempo de viaje de 20%. Fuente: [Informe de Implementación del Proyecto del Banco Mundial](#) e [Informe Final CA5 Norte](#).

la red vial y consolidar la integración con el resto del país y países vecinos, a fin de evitar mayores costos de transporte que actúen como una restricción al crecimiento y desarrollo del país. En este sentido, el GdH viene impulsando diversas modalidades de financiamiento, incluyendo esquemas como el de Asociaciones Público-Privadas (APP), para la construcción, rehabilitación y mejoramiento de la red vial en función de sus niveles de tráfico, dirigidas a lograr que Honduras se posicione en la región como un centro de referencia logístico, con costos de transporte competitivos. A la fecha, bajo el esquema de APP se ha concesionado el corredor logístico que incluye la construcción, operación y mantenimiento del tramo entre Goascorán-Villa de San Antonio y operación y mantenimiento de la CA5 Norte (entre Tegucigalpa-San Pedro Sula-Puerto Cortés), y el mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor turístico (La Barca-Progreso-Tela-La Ceiba), entre otros.

- 1.13 En este sentido, en septiembre de 2010 se crea la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) como un ente desconcentrado de la Presidencia de la República, con personería jurídica y patrimonio propio, encargada de gestionar y promover proyectos y procesos de APP. La COALIANZA realiza los procesos de licitación y adjudica las obras (§1.12). En el caso de proyectos viales, le corresponde a la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) [anteriormente Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)], suscribir los contratos correspondientes y asumir la responsabilidad de velar por el cumplimiento de los mismos como entidad concedente. Ante esta nueva responsabilidad, en agosto de 2013 SOPTRAVI, mediante el acuerdo No. 0244, crea la Unidad Ejecutiva de Concesiones (UEC) para velar por el cumplimiento de los contratos de concesión²⁷. Estas son las primeras concesiones viales que se otorgan en Honduras, y requieren de una unidad capacitada y fortalecida (con personal y equipo requerido) para poder asumir y ejercer estas responsabilidades de acuerdo con estándares internacionales.
- 1.14 **Seguridad vial.** En el año 2012 se registraron 44.881 accidentes de tráfico, de los cuales 2.166 fueron con víctimas mortales, con una tasa de 27,3²⁸ fallecidos por cada 100.000 habitantes, mientras que el promedio en ALC es de 16,3 fallecidos por cada 100.000 habitantes. La ocurrencia de siniestros se relaciona básicamente con el comportamiento humano, el vehículo y la infraestructura. Por ello, se torna imprescindible mejorar las condiciones de seguridad en la red vial actual y asegurar el cumplimiento de estándares de seguridad vial adecuados en todos los diseños de ingeniería de los nuevos proyectos de inversión en carreteras (§1.25).
- 1.15 **Marco institucional.** La INSEP²⁹ creada a principios de 2014, a través de su Dirección General de Carreteras (DGC), es la entidad responsable de planificar, rehabilitar, mejorar y ampliar la Red Vial Nacional (RVN). El Fondo Vial (FV) es un organismo desconcentrado, que inició operaciones en el 2001 con el principal objetivo de asegurar el sostenimiento financiero, y la ejecución continuada y adecuada del mantenimiento de la red. El FV se encarga del mantenimiento rutinario³⁰, periódico y de emergencia de la red vial. Desde el año 2012, debido a la baja capacidad de gestión de la entidad responsable de la vialidad en Honduras (SOPTRAVI), el GdH solicitó a la Inversión

²⁷ Asimismo, en la Secretaría de Finanzas de Honduras (SEFIN) se crea en 2014 la Unidad de Contingencias Fiscales, con el fin de identificar apropiadamente y manejar el riesgo fiscal, especialmente los vinculados a APP. Asegurando así mayor coherencia de las metas fiscales. Con recursos del Programa Umbral del MCA-H se viene fortaleciendo esta oficina.

²⁸ Datos del Consejo de Seguridad Vial de Honduras.

²⁹ Con el Programa HO-L1033 (2155/BL-HO) se viene fortaleciendo la capacidad de planificación de la INSEP.

³⁰ El 8% del mantenimiento de la red vial se realiza mediante microempresas.

Estratégica de Honduras (INVEST-H) (anteriormente Cuenta Desafío del Milenio - Honduras (MCA-H) sea el Organismo Ejecutor (OE) de la cartera de transporte del Banco. Esta entidad fue creada por el GdH para la administración y supervisión de la implementación de los proyectos comprendidos en el Convenio del Desafío del Milenio (MCC). Esta entidad ha ejecutado en forma satisfactoria y oportuna proyectos del MCC, BCIE y ahora la cartera del Banco. Además, cuentan con mucha experiencia en temas socioambientales en obras viales. La gobernabilidad del OE está conformado por un Consejo Directivo, integrado por distintas instituciones de Gobierno y Sociedad Civil, y una unidad administradora coordinada por un Director Ejecutivo, quien cuenta con un equipo técnico de alto nivel contratado mediante concursos públicos y abiertos.

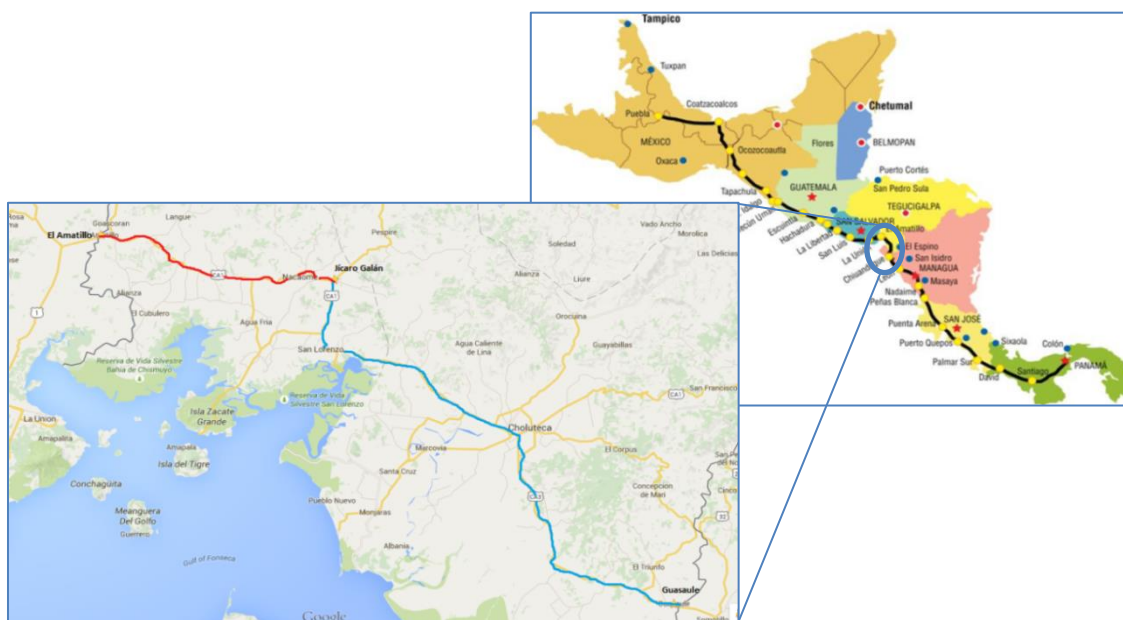
- 1.16 **Iniciativa de gobierno.** El Plan de Nación 2010-2022, cuya finalidad última es el desarrollo integral de Honduras en lo económico y social, destaca entre sus lineamientos a la “infraestructura productiva como motor de la actividad económica”. El principal desafío planteado bajo este lineamiento es: propiciar la articulación vial entre los centros de producción y los mercados de consumo y la exportación, aprovechando la localización geográfica del país, con el fin de constituirse como el más importante circuito de transporte terrestre interoceánico para tránsito de mercaderías en Centroamérica. Asimismo, el CPM forma parte del Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte, el cual contempla la mejora y expansión de corredores logísticos (§1.4; §1.5; §1.6; §1.7; y §1.8).
- 1.17 Por otra parte, en línea con el Plan Estratégico 2014-2018³¹, el gobierno ha decidido priorizar los programas de infraestructura vial, como uno de los ejes transversales de desarrollo económico del país. En este sentido, la INSEP se ha propuesto llevar a cabo la rehabilitación de los tres tramos que conforman el CPM en Honduras (§1.7) y el mantenimiento rutinario³² de los caminos que alimentan dicho corredor, incorporando además mujeres cabezas de hogar en dichas actividades³³, con el fin de apoyar el desarrollo de los sectores productivos en esta zona, creando nodos y conexiones que permitan potenciar y afianzar la articulación territorial entre áreas de producción y demanda. Si bien existen caminos que conectan las zonas productivas, su uso es muy ineficiente por no tener el mantenimiento adecuado, sufriendo de problemas de transitabilidad en la estación lluviosa, por lo que es fundamental complementar las inversiones con actividades de conservación estratégicas que permitan potenciar y afianzar la articulación territorial entre áreas de producción y demanda.

³¹ Plan Estratégico 2014-2018.

³² Este mantenimiento se realizará a través de microempresas de mantenimiento vial, creadas con pobladores de la zona. Otros programas financiados por el Banco han demostrado que el mantenimiento rutinario a través de microempresas presenta muy buenos resultados, a la vez que genera empleo y actúa como catalizador para otras iniciativas de desarrollo local a nivel comunitario.

³³ A partir de 2014, el GdH viene promoviendo el Programa de Mantenimiento de Caminos para una Vida Mejor, mediante la contratación de microempresas, con participación de mujeres. A la fecha, se cuenta con alrededor de 30 microempresas, conformadas por 234 socios microempresarios, de los cuales el 30% son mujeres. Asimismo, con el Programa Rehabilitación Corredor Agrícola HO-L1033 (2155/BL-HO) se financió la creación de tres microempresas, para atender 134 km del Corredor Agrícola y las mismas fueron conformadas con un 50% de mujeres cabezas de hogar de la zona de influencia del corredor.

Figura 1: Mapa del Corredor Pacífico en Honduras



- 1.18 **Estrategia del Banco con el país.** Este proyecto es consistente con la Estrategia del Banco con Honduras 2015-2018 (GN-2796-1) que considera la vialidad para la integración regional dentro de sus cinco áreas prioritarias, estableciendo dentro de dicha área la consolidación del Corredor Pacífico, para mejorar la integración nacional y regional, y disminuir costos de operación y transporte para la región.
- 1.19 **Alineación estratégica.** El programa contribuirá a las prioridades del Noveno Aumento General de Recursos del Banco (AB-2764) (GCI-9) de: (i) apoyo a países pequeños y vulnerables; (ii) reducción de la pobreza y aumento de la equidad, de acuerdo al criterio geográfico, dado que los beneficios del proyecto están orientados hacia zonas identificadas como pobres dentro del país ([EEO#6](#)); y (iii) apoyo a la cooperación e integración regional por financiar la rehabilitación de tramos pertenecientes a un corredor de integración centroamericano, reconocido por la iniciativa de integración regional PM (§1.5; y §1.9), cumpliendo así los criterios de focalización multinacional y adicionalidad regional³⁴ ([EEO#3](#)). Asimismo contribuirá a las metas regionales de: infraestructura para la competitividad y el bienestar social, y a los productos: km de vías interurbanas construidas mantenidas o mejoradas tal como se define en el Marco de Resultados. Además, el programa se alinea con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), que tiene como líneas de acción la rehabilitación de sistemas viales que aseguren la plena utilización de activos existentes, incorporando nuevas tecnologías y fortaleciendo las instituciones responsables del mantenimiento de los activos. Asimismo, la operación también está alineada con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en particular en las áreas de acción prioritarias de apoyo a la construcción y mantenimiento de la infraestructura social y ambientalmente sostenible. A su vez, el programa está alineado con el objetivo estratégico del BID de: mejorar la integración nacional y regional, y disminuir costos de operación y transporte. Por último, el CPM hace parte del Plan de la Alianza para la

³⁴ De acuerdo a las guías de clasificación del Banco GN-2650 y GN-2733 la presente operación perteneciente al subsector TR-INT de conectividad de redes de transporte contribuye de manera automática a la meta de financiamiento de integración regional ([EEO#3](#)).

Prosperidad del Triángulo Norte, el cual contempla mejorar y expandir infraestructura, y corredores logísticos.

- 1.20 Esta operación también hace parte de la Estrategia de Seguridad Vial del BID (ESV). Desde su lanzamiento en 2010, el Banco trabaja para incorporar componentes de seguridad vial en sus operaciones de transporte, además de fomentar el diálogo intersectorial de los organismos involucrados para posicionar a la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los países. La ESV consiste en: (i) fortalecer las capacidades técnicas e institucionales de los países de la región en materia de seguridad vial; (ii) movilizar recursos financieros para seguridad vial a través de las operaciones de transporte que el Banco financia; y (iii) promover el conocimiento y una cultura de responsabilidad vial y de buenas prácticas en seguridad vial.
- 1.21 **Estrategia y participación del BID en el sector.** El conocimiento del sector proviene de la participación del Banco en el financiamiento de proyectos de infraestructura y transporte en Honduras, en donde en los últimos 15 años viene apoyando operaciones con un costo total de US\$486,3 millones³⁵, para el mejoramiento de la red vial principal (Corredor Atlántico, Logístico y Agrícola), red vial secundaria y modernización del sistema de transporte urbano, entre otras. Además, el programa propuesto toma en cuenta las lecciones aprendidas con la ejecución de otras operaciones similares financiadas por el Banco, en particular, la práctica de actualización de los diseños de los proyectos previa a la licitación de los mismos, a fin de ajustar cantidades de obras y su presupuesto, para evitar posteriores modificaciones de obras, retrasos en la ejecución y sobrecostos. Esto resulta de vital importancia en una vía en servicio, por su uso y normal deterioro hasta el momento en que se efectiviza la intervención (§1.22).
- 1.22 **Lecciones aprendidas.** El programa propuesto toma en cuenta las siguientes lecciones aprendidas con la preparación y ejecución de los programas anteriores:

Cuadro 1. Integración lecciones aprendidas

Principal lección aprendida	Reflejo en el diseño del programa
En relación al derecho de vía, es necesario incluir los costos asociados en el financiamiento del proyecto. El uso del fideicomisario y la firma consultora encargada de implementar los planes de reasentamiento han probado ser la mejor opción para llevar a cabo la liberación del derecho de vía.	El programa prevé el financiamiento y la contratación de una firma implementadora de los planes de reasentamiento.
El proceso de licitación de los proyectos debe hacerse lo más cercano posible a la fecha que finalización de los diseños de ingeniería, de forma que las condiciones en campo no lleguen a variar significativamente los costos de construcción.	Se prevé que al menos un tramo de la muestra se licite en el último trimestre 2015.
Los proyectos deben socializarse, antes de iniciar el proceso de construcción, para que los afectados puedan opinar y manifestar si están de acuerdo con las medidas que se han planteado en el proyecto.	Está previsto como condición contractual (§2.6).
La autonomía técnica y financiera del OE demostró una ejecución ordenada del proyecto. Con tomas de decisiones a tiempo, dando respuestas oportunas al contratista y a la supervisión, realizando los pagos oportunamente, lo que reduce el riesgo de sobrecostos.	Se mantiene INVEST-H como OE de este programa (§3.1).
Las auditorías en seguridad vial, deben ser preventivas y no correctivas, deben realizarse durante las etapas de diseño y de construcción, de forma que se detecten los potenciales puntos críticos y se realicen las correcciones durante la construcción.	Los diseños de la muestra incluyen medidas para mejorar la seguridad vial y en los términos de referencia para la contratación de los diseños se incluyen estos requerimientos.

³⁵ [Operaciones Sector Transporte en Honduras 2000-2015.](#)

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.23 **Objetivos.** El objetivo general del programa³⁶ es contribuir a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras, incluyendo la seguridad vial. Los objetivos específicos son la reducción de los COV y tiempos de viaje de personas y mercancías en corredores de integración del país con El Salvador y Nicaragua. Para lograr estos objetivos, el programa incluye, entre otros, la rehabilitación y mejoramiento de los tres tramos localizados sobre el CPM. Las obras propuestas disminuirán los costos de operación de los vehículos, los tiempos de viaje y los accidentes de tránsito. A su vez, el programa favorecerá el aumento de exportaciones, importaciones y tránsito internacional de mercancías que pasan por la zona sur del país, a través de las aduanas El Amatillo, Guasaule y el Puerto de El Henecán.
- 1.24 **Criterio de elegibilidad de las obras.** El programa cuenta con una muestra representativa del 37,5% del monto total del programa conformada por: (i) el tramo El Amatillo-Júcaro Galán, de aproximadamente 40 km y un costo de obra estimado de US\$21,4 millones; y (ii) el tramo Júcaro Galán-Choluteca, de 57 km y un costo de obra estimado de US\$36,4 millones (ver mapa en [EEO#5](#)). Por tratarse de una operación de obras múltiples, cualquier inclusión de obras al programa deberá cumplir los siguientes criterios de elegibilidad: (i) que pertenezca al CPM y/o ramales y conexiones complementarios del CPM; (ii) que cuente con estudios de viabilidad socioeconómico y que demuestre una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) igual o superior al 12%; (iii) que se seleccione la solución técnica más costo-eficiente; y (iv) que cumpla con los requisitos socioambientales previstos en el programa. Para alcanzar el objetivo propuesto, el programa se estructura con los siguientes componentes.
- 1.25 **Componente 1. Obras civiles (US\$142.000.000).** El objetivo de este componente es la rehabilitación y mejoramiento de tramos viales según los criterios de elegibilidad mencionados anteriormente (§1.24). Incluye la construcción de nuevas capas de pavimento asfáltico, bacheos profundos, sellados a la carpeta asfáltica existente, adecuación de terraplenes a condiciones hidrológicas críticas, alcantarillas y cunetas, rehabilitación y mejoramiento de los sistemas de drenaje longitudinal y transversal, señalización vertical y horizontal, y obras de arte. Asimismo, incluye actividades de mejoras de estándar horizontal o vertical de los caminos, ancho, alineamiento, curvatura o pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad vial en los centros poblados, incluyendo instalación de cruces peatonales, así como la aplicación de dispositivos de seguridad vial como mecanismos de disipación de energía y reducción de velocidad. De la misma manera, financiará las obras de mitigación ambiental y social, la adquisición de predios y la implementación de planes de reasentamiento.
- 1.26 El componente también financiará la supervisión técnico-ambiental de dichas obras, que será realizada por firmas independientes. Será condición especial de ejecución, que la supervisión de las obras deberá estar contratada antes de la firma de los respectivos contratos de obra. También financiará los estudios técnicos, socioeconómicos y socioambientales de las obras no incluidas en la muestra representativa y futuros estudios.
- 1.27 **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$2.000.000).** Adicionalmente, con el fin de apoyar a la INSEP en las nuevas responsabilidades que enfrenta en materia de APP (§1.13), el presente componente prevé recursos para el financiamiento de la UEC

³⁶ Reformulado e incluyendo los recursos nuevos del Préstamo HO-L1104.

de la INSEP, incluyendo consultorías requeridas, personal adicional, equipamiento, mobiliario y adecuación de oficina existente.

- 1.28 **Componente 3. Mantenimiento (US\$5.000.000).** Financiará el mantenimiento de caminos secundarios y/o vecinales de los departamentos de Choluteca y Valle, que alimentan el CPM. El mantenimiento será realizado mediante microempresas de mantenimiento³⁷ formadas y capacitadas³⁸ para estos fines y por un periodo de 36 a 40 meses. Al finalizar el programa el FV se hará cargo de continuar con el mantenimiento de estos caminos. A continuación los criterios de elegibilidad del componente: (i) que los caminos estén en condiciones de ser mantenidos; (ii) que alimenten el CPM; (iii) que se haya seleccionado al supervisor de obras; y (iv) que las microempresas estén conformadas por habitantes de localidades a lo largo del tramo y preferentemente con participación de mujeres cabezas de hogar.
- 1.29 **Otros gastos (US\$5.000.000).** Financiará los costos operativos de administración y gestión del programa, evaluación y monitoreo del programa, y las auditorías. Adicionalmente, financiará gastos financieros.
- 1.30 **Costos.** El programa tiene un costo total de US\$154 millones, conformado por: (i) la reformulación de US\$134 millones del Préstamo 2470/BL-HO (¶1.31; ¶1.32; y ¶1.33); y (ii) recursos de un nuevo préstamo por US\$20 millones. El siguiente cuadro contiene un desglose de costos, por categoría de inversión.

Cuadro 2. Financiamiento del programa (en miles de US\$)

Componente		2470/BL-HO	HO-L1104	Total
1. Obras civiles		126.000	16.000	142.000
1.1	Obras	118.000	13.000	131.000
1.2	Supervisión	8.000	2.000	10.000
1.3	Estudios técnicos	-	1.000	1.000
2. Fortalecimiento institucional		1.000	1.000	2.000
3. Mantenimiento		3.000	2.000	5.000
4. Otros gastos		4.000	1.000	5.000
4.1	Gestión del programa	2.000	1.000	3.000
4.2	Gastos financieros (intereses)	2.000	-	2.000
Total proyecto		134.000	20.000	154.000

- 1.31 **Reformulación del Préstamo 2470 BL-HO. Ampliación y modernización de Puerto Cortés.** El objetivo general de este programa era el financiamiento de la ampliación y modernización de Puerto Cortés. El Banco, mediante Resoluciones DE-199/10 y DE-200/10, aprobó el 1 de diciembre del 2010 el Préstamo 2470/BL-HO por US\$135,0 millones [US\$94,5 millones de recursos de Capital Ordinario (CO) y US\$40,5 millones de recursos del Fondo para Operaciones Especiales (FOE)] para financiar las obras de ampliación y modernización de Puerto Cortés.
- 1.32 En el 2010 también se aprueba el marco legal para la conformación de APP en Honduras (¶1.12; y ¶1.13) y en el año 2012 el GdH decide iniciar un proceso de concesión de la operación de contenedores y carga general de Puerto Cortés e incluir en dicho proceso como aporte público las obras financiadas con la operación antes señalada. Finalmente, el 21 de marzo de 2013 se suscribe el contrato de concesión con un operador privado, Operadora Portuaria Centroamericana S.A. de CV (OPC). Posteriormente, entre 2013 y 2014, el ejecutor cumple con las condiciones de

³⁷ La experiencia en el uso de microempresas para el mantenimiento de los caminos alimentadores del Corredor Agrícola HO-L1033 (2155/BL-HO) ha tenido buenos resultados y se pretende replicar en este proyecto.

³⁸ La capacitación incluirá temas y procedimientos específicos para la creación de empleos para mujeres.

elegibilidad del préstamo y prepara los documentos de licitación de las principales obras del programa. A fines de 2014, el GdH decide y posteriormente comunica al Banco que el financiamiento de todas las obras previstas en el Contrato de Préstamo 2470/BL-HO serían financiadas en el marco de dicha concesión³⁹.

- 1.33 En base a lo anterior, el GdH solicita reformular el Programa de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés para reorientar los recursos no comprometidos de dicho préstamo por US\$134,0 millones hacia un programa que contribuya a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras⁴⁰ aproximadamente 99% de los recursos del préstamo. El prestatario y el ejecutor de este préstamo es la Empresa Nacional Portuaria, no obstante el GdH en su calidad de fiador solidario está realizando los pagos correspondientes al servicio del préstamo, incluyendo las comisiones y demás costos pactados en el Contrato de Préstamo hasta la fecha de entrada en vigencia del contrato modificatorio para reformular el proyecto, entendiéndose que en adelante lo harían en su calidad de prestatario. Ver [EEO#8](#) “Síntesis de la Reformulación del Préstamo 2470/BL-HO” para más detalles.
- 1.34 Con esta reformulación se crearían nuevas categorías de inversión de conformidad con el cuadro de costos (¶1.30).

C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.35 El programa buscará obtener los siguientes resultados, que serán evaluados con base a los indicadores propuestos en la matriz de resultados: (i) reducción del costo de operación de vehículos, que en el caso de los proyectos de la muestra son del 7% al 14%; (ii) reducción de tiempos de viajes, que en el caso de los proyectos de la muestra son del 2% al 5%; y (iii) mejora de la seguridad vial, que en el caso de los proyectos de la muestra representativa alcanza al 5% de reducción de la tasa de fallecidos por vehículo-km recorridos en estos tramos. Asimismo, se analizará el impacto de las mejoras viales sobre los volúmenes de vehículos de transporte de carga respecto al volumen total de tránsito que circula por el corredor, que en el caso del tramo Júcaro Galán-Nacaome se incrementa de 28% en la actualidad al 30% en el año 2019.
- 1.36 **Viabilidad económica.** Para la evaluación económica, se realizó un análisis costo-beneficio para cada uno de los proyectos viales de la muestra representativa ([EEO#1](#)). Esta evaluación se basa en una comparación de costos y beneficios, a precios económicos, en las situaciones con y sin las intervenciones viales. La estimación de los beneficios de cada proyecto individual se apoyó en una metodología de análisis generalmente utilizada en proyectos viales (excedentes del consumidor), cuantificándose tanto los ahorros en los costos generalizados de transporte para el tránsito normal, derivado y generado/inducido, así como por la disminución en costos de mantenimiento de las vías. Se utilizó el modelo HDM-4 (*Highway Design and Maintenance Standards Model*), que permite calcular la rentabilidad de cada proyecto considerando los costos de inversión resultantes de los estudios de ingeniería, incluyendo los costos de mitigación de impactos socioambientales directos, los costos de operación vehiculares, incluyendo el tiempo y los costos anuales de mantenimiento que se definan para las situaciones sin y con proyecto.

³⁹ El 29 de octubre de 2015 se suscribió una modificación al contrato de concesión con OPC incluyendo las obras citadas.

⁴⁰ El GdH prevé ejecutar las obras de rehabilitación y mejoramiento de todos los tramos de carreteras que componen el CPM en territorio hondureño (¶1.7) de manera conjunta y, atendiendo a los límites establecidos en la programación del Banco con el país y la asignación de recursos disponibles para el período de la programación Banco-país, ha solicitado al BID la reformulación del Préstamo 2470/BL-HO y recursos adicionales que permitan atender el financiamiento integral de dichos tramos.

- 1.37 El análisis realizado, utilizando una tasa de descuento del 12%, arrojó resultados de una TIRE para cada proyecto de 33,5% y 83,7% bajo condiciones y supuestos del escenario base. Adicionalmente, se verificó la robustez de cada proyecto frente a escenarios más desfavorables realizándose un análisis de sensibilidad para: (i) una combinación de un incremento del costo de inversión del 10% y una reducción simultánea del 10% de los beneficios; y (ii) una combinación de un incremento del costo de inversión del 20% y una reducción simultánea del 20% de los beneficios. En el Cuadro 3 se resumen los resultados obtenidos.

Cuadro 3. Resultados de beneficio-coste y análisis de sensibilidad

Proyecto	Longitud (km)	Costo Inversión (miles US\$)	VPNE (miles US\$)	TIRE (%)		
				Base	Análisis de sensibilidad	
					CI: +10% & B: -10%	CI: +20% & B: -20%
Tramo I: El Amatillo-Jícara Galán	40	21.377,5	27.080	33,5	28,6	24,1
Tramo II: Jícara Galán-Choluluta	57	36.425,0	110.150	83,7	69,2	57,1

CI: Costo Inversión; B: Beneficios.

- 1.38 Existen otros beneficios adicionales que no fueron cuantificados y que resultan tanto del carácter estratégico para el desarrollo e integración socioeconómica del área de influencia del CPM, como: (i) el impacto en la oferta productiva local e incrementos del valor agregado de la producción agropecuaria; (ii) el desarrollo del sector turístico; y (iii) los ahorros en los costos de salud por reducción de los accidentes viales, entre otros. Así como también la mejora de la transitabilidad en el aumento del acceso a los servicios sociales (escuelas, centros de salud, mercados, etc.).
- 1.39 **Viabilidad técnica.** Durante la preparación de la operación, se revisaron los diseños técnicos de los tramos de la muestras y se pudo constatar que se han tomado en cuenta en el diseño de las obras de arte, parámetros de crecidas más recientes que consideran inundaciones de los último años; asimismo se han incluido medidas para mejorar la seguridad vial.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1. El programa es un préstamo de inversión estructurado como un Programa de Obras Múltiples (¶1.24) que incluye obras de características similares, pero independientes entre sí, por un monto total de US\$154 millones que será financiado de acuerdo al siguiente desglose: (i) US\$20 millones de la operación HO-L1104 que incluye: US\$12 millones con cargo a recursos del CO y US\$8 millones con cargo a los recursos del FOE; y (ii) US\$134 millones provenientes de la reformulación de recursos del Préstamo 2470/BL-HO. El plazo de inicio material de las obras del programa será de tres años a partir de la vigencia del contrato de préstamo. El plazo de desembolso se prevé en cuatro años a partir de la fecha de vigencia del contrato respectivo, conforme el siguiente cronograma.

Cuadro 4. Cronograma tentativo de desembolsos (miles de US\$)

Fuente	2016	2017	2018	2019	2020	Total
BID	23.865	54.445	53.730	21.910	50	154.000

- 2.2. En este sentido, se solicita que el Directorio Ejecutivo apruebe la enmienda a las Resoluciones DE-199/10 y DE-200/10, para la utilización de los recursos disponibles,

por un monto total US\$134 millones, según lo solicitado por el GdH y conforme se describe en este documento.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.3. De conformidad con lo establecido en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (GN-2208 y OP-703), la operación ha sido clasificada como Categoría “B”. El programa, comprende obras de reconstrucción y rehabilitación de tramos prioritarios consolidados del corredor existente, sin la adición de carriles, y que no intersecan zonas protegidas, de patrimonio cultural o poblaciones indígenas. Se estima que los posibles impactos ambientales negativos generados por la construcción y operación de las obras sean de media a baja magnitud, localizados, de corto plazo, y para los cuales existen medidas de mitigación efectivas. Estas medidas de manejo son bien conocidas por las instituciones del sector vial del GdH, en especial por el OE (INVEST-H), que cuenta con un personal bien formado y con amplia experiencia en el desarrollo de proyectos viales en Honduras financiados por el BID.
- 2.4. El estudio socioeconómico e inventario de edificaciones indica que la rehabilitación de los proyectos de la muestra afectará de forma total a 10 viviendas dispersas a lo largo de la vía. Asimismo se generarán 92 afectaciones parciales de edificaciones o de mejoras que no requieren de la reubicación de viviendas y 60 casos de afectaciones prediales menores. Los detalles de elegibilidad, compensación y plazos de implementación se detallan en los Planes de Reasentamiento Involuntario (PRI) específicos para cada tramo del CPM, los cuales han sido preparados conforme a la Política OP-710 del Banco. El programa incluye el presupuesto correspondiente para la ejecución de los PRI.
- 2.5. El riesgo de hallazgos arqueológicos fortuitos en las vías a ser intervenidas se considera bajo, debido a que se trata de obras que se ejecutarán sobre corredores en servicio y consolidados, lo cual está certificado por el Instituto Hondureño de Antropología e Historia (IHAH), según Dictamen 06-SGP-2015 de fecha 12 de junio de 2015. No obstante, en caso de detectarse algún hallazgo de esta índole se deberá informar al IHAH para el cumplimiento de los debidos procedimientos de rescate o mitigación de daños al patrimonio cultural de Honduras.
- 2.6. Con el fin de garantizar la sostenibilidad ambiental y social de las obras a ser incluidas en el programa se ha previsto como condición especial de ejecución que el prestatario presente, a satisfacción del Banco: (i) juntamente con los documentos de licitación para cada uno de los tramos de las obras: (a) el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) correspondiente a dicho tramo, de conformidad con lo previsto en el IGAS; y (b) el PRI en caso de que las obras requieran la relocalización de personas o de actividades económicas; y (c) las demás condiciones ambientales y sociales establecidas en el IGAS; y (ii) previamente al inicio de las obras en cada uno de los tramos, la evidencia de que: (a) ha obtenido los permisos ambientales que le sean requeridos por la legislación nacional; (b) ha efectuado al menos un proceso de socialización y consulta pública al tenor de la Directriz B.06 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (GN-2208 y OP-703); y (c) ha liberado el derecho de vía en al menos el 70% de la longitud del tramo a ser intervenido.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.7. Se realizó la evaluación de capacidad institucional utilizando el Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI) mediante la cual se concluyó que la INVEST-H cuenta con adecuados procedimientos en todas sus áreas claves, con apoyo de

recursos humanos con experiencia para la ejecución del programa y con una adecuada planeación y organización de sus actividades, elementos que le permiten contar con la capacidad institucional para ejecutar el financiamiento y para asegurar el adecuado manejo de los recursos. El equipo fiduciario estimó que el riesgo total del programa asociado a la gestión financiera y de adquisiciones es bajo.

D. Otros Riesgos del Programa

- 2.8. **Otros riesgos.** Existen dos elementos de riesgo relacionados con la viabilidad fiscal del programa. En primer lugar, es necesario que el GdH proporcione el espacio fiscal necesario para la ejecución de las obras en los próximos años, no obstante los compromisos de reducir el déficit fiscal acordados con el Fondo Monetario Internacional (FMI). En este sentido el GdH ha ratificado al Banco la prioridad del Corredor Pacífico para la asignación del espacio fiscal para la ejecución de los recursos del préstamo, acorde con las metas de ejecución previstas en este financiamiento. En segundo lugar, la sostenibilidad de la obra en el mediano plazo requiere de la provisión de recursos para su mantenimiento. El GdH atenderá esta necesidad mediante un contrato de concesión para la operación y mantenimiento de la carretera, el cual se tiene previsto licitar en 2017.
- 2.9. **Riesgos de ejecución y sobrecostos.** Los principales riesgos en la implementación del programa fueron identificados durante la preparación del mismo, así como las medidas propuestas de mitigación. Entre los riesgos a mencionar están los cambios en el OE como resultado de un cambio de autoridades, si bien el personal del OE no ha sufrido modificaciones en las últimas cuatro administraciones, se considera una condición contractual cumplida previamente: que el OE cuente con una unidad administradora integrada por personal con las calificaciones requeridas para la ejecución del programa, cualquier cambio al personal clave identificado en el MOP debe ser sometido a consideración del Banco para determinar que en todo momento se mantenga esta capacidad. En el área constructiva de esta operación tiene un bajo riesgo ya que ninguna de las obras representa un alto grado de dificultad técnica.
- 2.10. En cuanto al riesgo de sobrecostos, para reducir el mismo se ha realizado una revisión detallada de los diseños de ingeniería, incluyendo actualización de los costos de los tramos de la muestra y los resultados han sido considerados en el presupuesto del programa. Además, los procesos de contratación del tramo Júcaro Galán - Choluteca de la muestra se realizarán en el último trimestre de 2015, con el fin de evitar incrementos de cantidades de obra que se presentan por el deterioro que acontece en el período que transcurre desde que finaliza la etapa de diseño hasta que comienza la construcción de la obra, que conlleva a sobrecostos (§1.22).
- 2.11. Se realizó la identificación de los riesgos más significativos del programa mediante la utilización de la herramienta de Gestión de Riesgos de Proyecto (GRP). La entidad preparó un plan de mitigación, al cual se le dará seguimiento.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de Arreglos de Implementación

- 3.1. El prestatario será la República de Honduras y el OE será la INVEST-H (§1.15), entidad adscrita a la Presidencia de República creada por Decreto Legislativo 233-2005 y modificada mediante decreto ejecutivo PCM 006-2014. **Será condición especial previa al primer desembolso del financiamiento que se presente la opinión jurídica sobre la validez y exigibilidad del contrato de préstamo así como sobre la competencia**

de INVEST-H para ejecutar el proyecto. La INVEST-H será responsable de: (i) la programación de las obras y servicios a ser contratados; (ii) la preparación de los documentos de licitación; (iii) los procesos licitatorios; (iv) los procesos de contratación; y (v) la administración de las obras del programa y velar por el cumplimiento de todas las especificaciones socioambientales y planes de manejo. El OE actuará bajo la coordinación estratégica del Gabinete de Infraestructura Productiva, manteniendo su independencia técnica, administrativa y financiera.

- 3.2. **Manual Operativo del Programa (MOP).** Por ser un programa de obras múltiples, la ejecución se apoyará en un MOP que incluirá, al menos los siguientes temas: (i) criterios técnicos, económicos y socioambientales de elegibilidad de proyectos; (ii) requisitos de análisis de impacto socioambiental de acuerdo con la categoría del proyecto y la vulnerabilidad del área de influencia; (iii) el flujo de los procesos de adquisiciones que se realizarán, especialmente la forma en que los especialistas técnicos externos contratados por el Banco asesoren al equipo de adquisiciones del OE en la preparación de los documentos de licitación y las siguientes etapas del proceso de adquisición, así como a los comités de evaluación en los análisis de las propuestas y ofertas, con el propósito de asegurar eficiencia y calidad en los procesos de adquisiciones.; y (iv) funciones y responsabilidades. **La puesta en vigencia del MOP de conformidad con los términos previamente acordados con el Banco, será condición especial, previa al primer desembolso del financiamiento.**
- 3.3. **Adquisiciones.** Las adquisiciones y contrataciones del programa se realizarán en el marco establecido en las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9), ambas de marzo de 2011. El [Anexo III](#) presenta el marco de gestión general en materia de adquisiciones. La supervisión de las adquisiciones por parte del Banco se realizará de acuerdo a lo establecido en el Plan de Adquisiciones.
- 3.4. **Adquisiciones anticipadas.** Se prevé la realización de las siguientes adquisiciones anticipadas, con la finalidad de asegurar la efectiva implementación del programa una vez que el contrato de préstamo entre en vigencia: (i) contratación de firma para acompañar el proceso de reasentamiento de familias ubicadas en el derecho de vía, hasta por un monto de US\$500.000; (ii) contratación de un servicio de fiducia para el procesamiento y pago del derecho de vía, hasta por un monto de US\$150.000; y (iii) la implementación del plan de reasentamiento, hasta por un monto de US\$1,5 millones. Con estas actividades el prestatario podrá iniciar con fondos propios las contrataciones que garanticen la liberación del derecho de vía, garantizando que las obras no tendrán retraso en su ejecución. Los procedimientos de selección requeridos para los ítems (i) y (ii) deberán de cumplir con los requisitos de procedimiento establecidos en las políticas de adquisiciones indicadas en (¶3.3).
- 3.5. **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la aprobación del préstamo hasta US\$1,0 millón (5% del monto propuesto del Préstamo HO-L1104) en los servicios descritos anteriormente (¶3.4) e incluidos en el Componente 1. Obras Civiles (¶1.25), siempre que se hayan cumplido los requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 15 de mayo de 2015, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo. Los procedimientos de selección y contratación requeridos deberán de seguir procedimientos análogos a los que se establecen en el contrato de préstamo.

- 3.6. **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará bajo anticipos de fondos, estando la frecuencia de éstos determinada en función de la programación financiera del proyecto, a ser periódicamente actualizada por la INVEST-H. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado, al menos, el 80% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo. La revisión financiera de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad ex post.
- 3.7. **Estados financieros.** El prestatario se compromete a presentar a través del OE, dentro del plazo de 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del OE y durante el plazo original de desembolso o sus extensiones, los estados financieros auditados del programa, debidamente dictaminados por auditores externos aceptables para el Banco. El último de estos informes será presentado dentro de los 120 días siguientes al vencimiento del plazo original de desembolso o sus extensiones. Para la selección y contratación de los servicios de auditoría externa se utilizarán los procedimientos establecidos en el documento de licitación de auditoría externa (AF-200). Los costos de auditoría serán financiados con recursos del programa.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.8. **Seguimiento y Evaluación.** Durante la ejecución, el OE deberá presentar al Banco un informe de avance semestral, consolidado indicando los avances logrados en cada uno de los componentes y en el desempeño global del proyecto, en base a los indicadores acordados en la [Matriz de Resultados](#). El informe semestral deberá incluir, como mínimo: (i) cumplimiento de las condiciones contractuales; (ii) descripción de las actividades realizadas; (iii) progreso en relación con los indicadores de ejecución y calendario de desembolsos acordado y cronogramas actualizados de ejecución física y desembolsos; (iv) resumen de la situación financiera del proyecto; (v) descripción de los procesos de licitación llevados a cabo; (vi) una sección sobre la gestión socioambiental del proyecto, incluyendo cronogramas, resultados y medidas implementadas para dar cumplimiento al IGAS; y (vii) una sección identificando posibles riesgos en la ejecución del programa. Para la evaluación de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como análisis costo-beneficio ex post. El Banco realizará el seguimiento del programa mediante visitas de inspección y misiones de administración. Para mayor detalle ver el [Plan de Monitoreo y Evaluación](#).

Matriz de Efectividad en el Desarrollo				
Resumen				
I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Programa de préstamos		-Préstamos a países pequeños y vulnerables -Préstamos para reducción de la pobreza y promoción de la equidad -Préstamos en apoyo de la cooperación y la integración regionales		
Metas regionales de desarrollo				
Contribución a los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)		-Km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejoradas		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país		GN-2796-1	Mejorar estado físico de tramos viales del corredor pacífico.	
Matriz de resultados del programa de país			La intervención no está incluida en el Programa de Operaciones de 2015.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)				
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		8.6		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		8.4	33.33%	10
3.1 Diagnóstico del Programa		3.0		
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		2.4		
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.0		
4. Análisis económico ex ante		10.0	33.33%	10
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General		4.0		
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		1.5		
4.3 Costos Identificados y Cuantificados		1.5		
4.4 Supuestos Razonables		1.5		
4.5 Análisis de Sensibilidad		1.5		
5. Evaluación y seguimiento		7.5	33.33%	10
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.5		
5.2 Plan de Evaluación		5.0		
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación				
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio		
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Sí		
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Sí		
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Sí		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B		
IV. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales				
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)		Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.	
No-Fiduciarios				
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente				
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto				
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.				

El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras, incluyendo la seguridad vial. Los objetivos específicos son la reducción de los Costos de Operación de los Vehículos (COV) y tiempos de viaje de personas y mercancías en corredores de integración del país con El Salvador y Nicaragua.

El proyecto presenta un diagnóstico completo; sin embargo, dada la escasez de evaluaciones de impacto en el sector, la propuesta carece de evidencia empírica para justificar su efectividad en cuanto a los impactos planteados. En términos de la matriz de resultados, todos los indicadores principales presentados son SMART y contienen medios de verificación.

El análisis económico de la operación y su plan de monitoreo están completos. El plan de evaluación propone el uso de una metodología de costo-beneficio ex post. Los riesgos identificados son sensatos, incluyen medidas de mitigación y métricas para su seguimiento.

MARCO DE RESULTADOS / MATRIZ DE INDICADORES

Objetivo del proyecto	El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras, incluyendo la seguridad vial. Los objetivos específicos son la reducción de los costos de operación de los vehículos (COV) y tiempos de viaje de personas y mercancías en corredores de integración del país con El Salvador y Nicaragua. Para lograr estos objetivos, el programa incluye entre otros, la rehabilitación y mejoramiento de los tres tramos localizados sobre el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM).
------------------------------	--

Impacto: El objetivo del programa es contribuir a la mejora de la integración física regional y la conectividad vial de Honduras, incluyendo la seguridad vial			
Indicador de Impacto	Línea Base 2015	Meta 2019	Medios de Verificación
Porcentaje de camiones en el total de tránsito medio diario anual, entre Júcaro Galán y Nacaome del CPM ¹	28%	30%	Estudio de tránsito Responsable: Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-H) Línea de Base: medido en la estación 201 entre Júcaro Galán y Nacaome Fuente: estudios finales y diseños del programa de preinversión vial de Honduras (tramos Júcaro Galán-El Amatillo, Júcaro Galán-Choluteca, Choluteca-Guasaule)
Número de fatalidades en los tramos intervenidos por el programa en el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM) ² por cada 1.000.000 veh.-km (número de muertes)	0,102	0,097	Informes anuales del sistema de monitoreo de la Dirección Nacional de Tránsito Responsable: INVEST-H Conteo policial

¹ Este indicador se incluye como una proxy para inferir el impacto que tendrán las intervenciones previstas en el marco del presente programa en el volumen de tráfico de transporte de carga internacional (camiones medios, pesados y articulados) que utiliza el CPM. Se mide sobre el tramo Júcaro Galán-Nacaome porque el mismo captura adecuadamente el tráfico de transporte de carga internacional del CPM hondureño.

² Corresponde a los Tramos I: El Amatillo-Júcaro Galán (40 km) y Tramos II: Júcaro Galán-Choluteca-Libramiento (57 km) del CPM hondureño. El indicador no considera los tramos de caminos secundarios y/o vecinales que alimentan al CPM.

Resultado: Reducir los costos de operación vehicular y tiempos de viaje de personas y mercancías en corredores de integración del país con El Salvador y Nicaragua, incluyendo los tramos del CPM en Honduras								
Indicadores de Resultados	Línea Base 2015			Meta 2019			Medios de Verificación	
Costo de Operación Vehicular (COV) en los tramos intervenidos por el programa en el CPM ³ (US\$ constantes/veh.-km) Carretera CA-1 Tramo I: El Amatillo-Jícara Galán Tramo II: Jícara Galán-Choluteca-Libramiento	Tipo de Vehículo		COV (US\$ /veh-km)		Tipo de Vehículo		COV (US\$ /veh-km)	
			Tramo I	Tramo II			Tramo I	Tramo II
	Automóvil		0,42	0,44	Automóvil		0,39	0,39
	Autobús		0,54	0,59	Autobús		0,47	0,47
	Pickup y Utilitarios		0,27	0,28	Pickup y Utilitarios		0,24	0,23
		Medio (C2)	0,38	0,40		Medio (C2)	0,34	0,34
		Pesado (C3)	0,77	0,80		Pesado (C3)	0,70	0,69
		Articulado	1,47	1,55		Articulado	1,36	1,35
	Promedio:		0,57	0,60	Promedio:		0,51	0,50
	Tiempo de viaje en los tramos intervenidos por el programa en el CPM (minutos) Carretera CA-1 Tramo I: El Amatillo-Jícara Galán Tramo II: Jícara Galán-Choluteca-Libramiento	Tipo de Vehículo		Tiempo de viaje		Tipo de Vehículo		Tiempo de viaje
Tramo I				Tramo II	Tramo I			Tramo II
Automóvil		33,09	47,47	Automóvil		32,47	47,16	
Autobús		37,89	51,39	Autobús		37,59	50,39	
Pickup y Utilitarios		33,22	47,52	Pickup y Utilitarios		32,58	47,20	
		Medio (C2)	38,26	49,42		Medio (C2)	36,26	48,38
		Pesado (C3)	39,27	51,11		Pesado (C3)	37,26	50,30
		Articulado	39,33	53,32		Articulado	38,69	51,50
Promedio:		35,23	48,93	Promedio:		34,51	48,25	
Tránsito medio diario anual en el tramo entre Jícara Galán y Nacaome del CPM ⁴ (veh./día)		4.888			6.913			Estudio de tránsito Responsable: INVEST-H Línea de Base: medido en la estación 201 entre Jícara Galán y Nacaome Fuente: estudios finales y diseños del programa de preinversión vial de Honduras (tramos Jícara Galán-El Amatillo, Jícara Galán-Choluteca, Choluteca-Guasaule)

³ El indicador no considera los tramos de caminos secundarios y/o vecinales que alimentan al CPM hondureño.

⁴ Consistente con el indicador de impacto anterior "Porcentaje de camiones en el total de tránsito medio diario anual, entre Jícara Galán y Nacaome del CPM, la medición se efectúa sobre el mismo tramo.

Resultado: Reducir los costos de operación vehicular y tiempos de viaje de personas y mercancías en corredores de integración del país con El Salvador y Nicaragua, incluyendo los tramos del CPM en Honduras			
Indicadores de Resultados	Línea Base 2015	Meta 2019	Medios de Verificación
Número de días por año de no transitabilidad en las vías secundarias y/o vecinales no pavimentadas que alimentan el CPM ⁵	30	15	Responsable: INVEST-H Informe semestrales La medición se realizará con base al registro oficial pluviométrico e informes mensuales del supervisor del mantenimiento con microempresas

Indicadores de Productos	Componente 1: Obras						Medios de Verificación
	Base 2015	2016	2017	2018	2019	Meta	
km de carretera del Tramo I El Amatillo-Jícaro Galán (CA-1) Rehabilitados ⁶ por el programa	0	4	20	16	0	40 km	Informe de supervisión en campo y acta entrega-recepción de obras Responsable: INVEST-H - Firma consultora de supervisión de obras
km de carretera del Tramo II Jícaro Galán-Choluteca (CA-1) Rehabilitados por el programa	0	5,7	28,5	22,8	0	57 km	Informe de supervisión en campo y acta entrega-recepción de obras Responsable: INVEST-H - Firma consultora de supervisión de obras
km de carretera del Tramo III Choluteca-Guasaule (CA-3) rehabilitados por el programa	0	0	16	24	0	40 km	Informe de supervisión en campo y acta entrega-recepción de obras Responsable: INVEST-H - Firma consultora de supervisión de obras
km de carretera adicionales rehabilitados en corredores de integración complementarios al CPM	0	0	12	8	0	20 km	Informe de supervisión en campo y acta entrega-recepción de obras Responsable: INVEST-H - Firma consultora de supervisión de obras

⁵ En base al registro oficial pluviométrico en la estación Choluteca (promedio 2009-2010-2011) a cargo de COPECO (Comisión Permanente de Contingencias). Corresponde a vías secundarias y/o vecinales no pavimentadas de los Departamentos de Choluteca y Valle.

⁶ Rehabilitación implica el bacheo selectivo y posteriormente la colocación de una sobrecapa de rodamiento sobre pavimento existente. Asimismo, incluye señalización horizontal (líneas laterales y líneas centrales separadoras de carril); señalización vertical (señales de información general, de reducción de velocidad e información de destino); dársenas para su vida y bajada de pasajeros; dispositivos para reducción de velocidad; ciclovías segregadas y otros dispositivos para mejorar la seguridad vial de la carretera.

Indicadores de Productos	Componente 2: Fortalecimiento Institucional						
	Base 2015	2016	2017	2018	2019	Meta	Medios de Verificación
Unidad Ejecutiva de Concesiones (UEC) equipada	0	0	1	0	0	1	Contratos y recibos de equipamiento adquirido y contratado Informe semestral Responsable: INVEST-H
Número de profesionales contratados con el perfil profesional adecuado ⁷ para la UEC	0	0	13	13	13	13	Contratos de locación de servicios firmados. Informe semestral Responsable: INVEST-H

Indicadores de Productos	Componente 3: Mantenimiento						
	Base 2015	2016	2017	2018	2019	Meta	Medios de Verificación
km de caminos secundarios y/o vecinales que alimentan el CPM intervenidos ⁸ con microempresas de mantenimiento	0	650	650	650	650	650	Informe de supervisión en campo Informe semestral Responsable: INVEST-H y consultores de supervisión de microempresas

⁷ El perfil profesional adecuado se define siguiendo los criterios establecidos en los términos de referencia para la contratación de estos profesionales que han sido acordados con el Banco y serán incluidos en el Reglamento Operativo del Programa.

⁸ La intervención se refiere a mantenimiento rutinario que incluye, entre otras, actividades de corte de pasto en el derecho de vía, limpieza de alcantarillas, cunetas y desagües longitudinales, reposición de material en calzada para reparar baches, retiro de materiales sueltos y/o peligros depositados sobre la calzada.

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	Honduras
Número de Proyecto:	HO-L1104 y 2470/BL-HO
Nombre:	Programa de Integración Vial Regional y Propuesta de Reformulación del Préstamo 2470/BL-HO
Organismo Ejecutor (OE):	Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-H, (anteriormente Cuenta del Desafío del Milenio-Honduras MCAH)
Equipo Fiduciario:	Nalda Morales (Gestión Financiera FMP/CHO); y Juan Carlos Martell (Adquisiciones FMP/CHO)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 Se procedió a realizar una actualización de la evaluación de gestión fiduciaria del OE, INVEST-H cuenta con experiencia excepcional en los últimos tres años en ejecución de operaciones financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo en Honduras (HO0207, HO-L1018, HO-L1020, HO-L1033 y HO-L1089), con resultados muy satisfactorios a nivel fiduciario. La evaluación concluye que la entidad cuenta con la capacidad suficiente para realizar las actividades de gestión fiduciaria y administración de los recursos del préstamo.
- 1.2 Respecto a los sistemas de gestión fiduciaria, los últimos diagnósticos sobre los sistemas de gestión financiera pública de Honduras reflejan avances importantes hacia buenas prácticas y estándares internacionales, principalmente en la modernización del marco institucional e implementación del Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAFI), la Cuenta Única del Tesoro (CUT), la descentralización de la función de tesorería y el uso del módulo para las Unidades Ejecutoras de Proyectos con Financiamiento Externo (UEPEX) del SIAFI para la gestión financiera de los proyectos. También se cuenta con el subsistema de bienes, para el control de los activos. El sistema de auditoría no es utilizado en la ejecución de la cartera del Banco, sino que se emplean los servicios de auditoría externa. En 2014 se suscribió una Alianza Estratégica con el Tribunal Superior de Cuentas (TSC) que permitirá avanzar gradualmente en el uso de esta entidad para el desarrollo de los servicios de control externo de las operaciones financiadas por el Banco en el país. Con relación al sistema de contratación pública, existen desafíos para alcanzar estándares que permitan al Banco utilizar el sistema nacional en las operaciones que financia, por lo que se utilizarán las políticas del Banco para la ejecución de los procesos de adquisiciones.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR (OE)

- 2.1 Este programa será ejecutado por la INVEST-H, entidad adscrita a la Presidencia de la Republica, creada por Decreto Legislativo 233-2005, bajo la denominación de Cuenta del Desafío del Milenio y el 10 de abril del 2014 cambia su denominación social a INVEST-H. El OE asumió la responsabilidad de ejecutar el 100% de la cartera de operaciones viales de transporte en Honduras en julio de 2012. La gobernabilidad del OE está conformado por un Consejo Directivo, integrado por distintas instituciones de gobierno y sociedad civil, y una

unidad administradora coordinada por un director ejecutivo, quien cuenta con un equipo técnico de alto nivel contratado mediante concursos públicos y abiertos. El personal fiduciario de la INVEST-H cumple con los requisitos de formación y experiencia necesarios para ejecutar la operación.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 Con base en la actualización de la capacidad institucional del OE realizada, se determinó que el riesgo fiduciario en forma global es bajo. La conclusión se relaciona básicamente con la experiencia previa de la INVEST-H en la ejecución de contratos para la carretera CA5 Norte, la naturaleza de la operación (administración de obras viales) y su experiencia en la implementación de la Ley de Simplificación de Procedimientos de Inversión en Infraestructura Pública (Decreto Legislativo 58-2011). También se realizó el ejercicio de Gestión de Riesgo de Proyecto (GRP), dicho análisis refleja un nivel de riesgo medio, relacionado con dificultades técnicas que puedan surgir en las obras, la coordinación de los diferentes procesos de licitación de los proyectos y las complejidades presupuestarias del país, las cuales se plasmaron en un plan de acción acordado con el prestatario.
- 3.2 Con relación a adquisiciones, la INVEST-H deberá: (i) realizar procesos de adquisiciones siguiendo las políticas del Banco; (ii) la publicación de los procesos de adquisiciones financiados por el Banco, en Honducompras, sitio oficial del Estado para difundir las oportunidades de compras y contrataciones del Estado; y (iii) la utilización de los documentos estándar de licitación pública nacional y de comparación de precios, para la adquisición de bienes y obras, acordados por el Banco y ONCAE (Oficina Normativa de Contrataciones y Adquisiciones del Estado).

IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN ESTIPULACIONES ESPECIALES A LOS CONTRATOS

- 4.1 Se utilizará la tasa oficial de compra publicada por el Banco Central de Honduras a la fecha de pago. Se requerirán informes de auditoría financiera anual con informes preliminares al 30 de junio de cada año, dictaminados por una firma de auditores externos elegible al Banco. Con el debido análisis, el Banco podrá considerar emplear los servicios del transporte de Honduras para el desarrollo parcial o total de las auditorías previstas.
- 4.2 **Condición previa al primer desembolso. Evidencia de la incorporación de la operación en el SIAFI y el Módulo de UEPEX.**

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1 Los acuerdos y requisitos fiduciarios en adquisiciones establecen las disposiciones que aplican para la ejecución de todas las adquisiciones previstas en el proyecto.

- 5.2 **Ejecución de las adquisiciones.** La INVEST-H, será el encargado de realizar los procesos de adquisiciones los cuales se llevarán a cabo de conformidad con las políticas de Adquisiciones del Banco GN-2349-9 y GN-2350-9, y lo dispuesto en el Plan de Adquisiciones (PA) de la operación. El PA contendrá la totalidad de las adquisiciones requeridas para la ejecución de la operación. Para la planificación oportuna y monitoreada de las adquisiciones, el ejecutor deberá actualizar el PA anualmente, o según las necesidades del programa. Toda modificación del PA deberá ser presentada al Banco para su aprobación.
- 5.3 **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría.** Para contratos sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI), se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DEL) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) se ejecutarán usando Documentos de Licitación Nacional acordados con el Banco y publicados en el sitio web de la ONCAE.
- (i) **Selección y contratación de servicio de consultoría.** Para la selección y contratación de servicios de consultoría, se podrá utilizar cualquiera de los métodos descritos en las políticas de consultores, siempre que dicho método haya sido identificado para la respectiva contratación en el PA.
 - (ii) **Selección de los consultores individuales.** A criterio del OE, la contratación de consultores individuales se podrá solicitar mediante anuncios locales o internacionales a fin de conformar una lista corta de individuos calificados.
- 5.4 **Gastos recurrentes.** La operación contempla el reconocimiento de gastos relacionados con los servicios de administración de la INVEST-H, que contempla remuneraciones de personal profesional técnico y fiduciario destinado exclusivamente a la gestión de este programa, gastos a prorrata por el uso de instalaciones, apoyo logístico de monitoreo y administrativo. La suma de estos gastos recurrentes asciende a US\$4,0 millones distribuidos en 48 meses de operación prevista. Se reconocerá estos gastos contra la presentación de un estado de gastos preparado en forma mensual por la INVEST-H. Los gastos recurrentes podrán ser adquiridos siguiendo los procedimientos de INVEST-H.
- 5.5 **Adquisiciones anticipadas.** Se prevé la realización de las siguientes adquisiciones anticipadas, con la finalidad de asegurar la efectiva implementación del programa una vez que el contrato de préstamo entre en vigencia: (i) contratación de firma para acompañar el proceso de reasentamiento de familias ubicadas en el derecho de vía, hasta por un monto de US\$500 mil; (ii) contratación de un servicio de fiducia para el procesamiento y pago del derecho de vía, hasta por un monto de US\$150 mil; y (iii) la implementación del plan de reasentamiento, hasta por un monto de US\$1,5 millones. Con estas actividades el prestatario podrá iniciar con fondos propios las contrataciones que garanticen la liberación del derecho de vía, garantizando que las obras no tendrán retraso en su ejecución. Los procedimientos de selección y contratación requeridos para los ítems (i) y (ii) deberán de cumplir con requisitos de procedimiento establecidos en las políticas de adquisiciones indicadas (§5.2).

- 5.6 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la aprobación del préstamo hasta US\$1,0 millón (5% del monto propuesto del Préstamo HO-L1104) en los servicios descritos anteriormente (§5.5) e incluidos en el Componente 1. Obras Civiles, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 15 de mayo de 2015, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo. Los procedimientos de selección y contratación requeridos deberán de seguir procedimientos análogos a los que se establecen en el contrato de préstamo.
- 5.7 Los umbrales que determinan el uso de la LPI y la integración de la lista corta con consultores internacionales, serán puestos a disposición del OE en el portal público del Banco. Por debajo de dichos umbrales, el método de selección se determinará de acuerdo con la complejidad y características de la adquisición o contratación, lo cual deberá reflejarse en el PA aprobado por el Banco.
- 5.8 **Adquisiciones principales.** LA INVEST-H será responsable de la preparación del respectivo PA. Las principales contrataciones a realizarse con el financiamiento comprenden:

Cuadro 1. Adquisiciones principales

Actividad	Tipo de Licitación	Fecha Estimada (Publicación)	Monto Estimado (US\$ miles)
Obras			
Rehabilitación y mejoramiento del tramo Júcaro Galán -El Amatillo (L = 40 km)	LPI	May 2016	21.400
Rehabilitación y mejoramiento del tramo Júcaro Galán -Choluluteca (L= 57 km)	LPI	Nov 2015	36.400
Rehabilitación y mejoramiento del tramo Choluluteca-Guasaule (L= 40 km)	LPI	Ago 2016	41.000
Consultorías			
Supervisión rehabilitación y mejoramiento del tramo Júcaro Galán-El Amatillo	SBCC	Abr 2016	1.400
Supervisión rehabilitación y mejoramiento del tramo Júcaro Galán-Choluluteca	SBCC	Oct 2015	2.900
Supervisión rehabilitación y mejoramiento del tramo Choluluteca-Guasaule	SBCC	Jul 2016	3.300

- 5.9 **Supervisión de adquisiciones.** La supervisión de las adquisiciones será realizada en un esquema mixto ex ante y ex post, definido en el PA y sus respectivas actualizaciones.
- 5.10 **Disposiciones especiales.** Medidas para reducir las probabilidades de corrupción: los contratos previstos con este programa deberán atender las disposiciones de la GN-2350-9 en cuanto a prácticas prohibidas
- 5.11 **Registros y archivos.** La INVEST-H será el encargado de mantener los archivos y documentación de soporte original de los procesos de adquisiciones y pagos.

VI. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

- 6.1 **Programación y presupuesto.** El SIAFI, en su versión actual, opera en tiempo real en las etapas del proceso presupuestario en las instituciones del estado que ejecutan proyectos del Banco. La ejecución del presupuesto se hace donde se origina el gasto, en forma desconcentrada, a través de sus gerencias administrativas, incluyendo los proyectos. Las reprogramaciones y ampliaciones presupuestarias no requieren de aprobación legislativa sino, la aprobación de la Secretaría de Finanzas o del Presidente de la República. Los parámetros financieros del Banco para el país permiten financiar la totalidad el programa.
- 6.2 **Contabilidad y sistemas de información.** Para los informes financieros y rendición de cuentas de los proyectos que el Banco financia, se utiliza el Modulo SIAFI/UEPEX. Las transacciones financieras y contables del proyecto se apoyarán en las prácticas de este sistema nacional. La modalidad de registro de la contabilidad es con base de caja.
- 6.3 **Desembolsos y flujo de caja.** El subsistema de tesorería se ajusta a los estándares establecidos por el Banco, lo que indica que es un medio apropiado para gestionar ingresos, desembolsos, así como apropiado y confiable para administrar los fondos de los proyectos. Se deberá abrir una cuenta especial en el Banco Central de Honduras a nombre del proyecto. Los desembolsos se harán utilizando la modalidad de anticipos de fondos, con base en un flujo de caja de compromisos adquiridos por lo menos para seis meses de ejecución.
- 6.4 **Control interno y auditoría interna.** Esta función se encuentra en desarrollo, por lo tanto, la responsabilidad de evaluar el sistema de control interno del proyecto recaerá en la firma de auditores externos que se contrate para la auditoría financiera del proyecto.
- 6.5 **Control externo e informes.** La evaluación del control externo y función de auditoría de la operación, será ejercida por una firma de auditoría externa, elegible al Banco. El costo estimado de la auditoría para todo el período es de US\$180.000. De acuerdo con la Política de Acceso a la Información vigente, el Banco divulgará al público los Estados Financieros Auditados (EFA) anuales, los cuales deberán incluir, el estado de fuentes y usos de efectivo, estado de inversiones acumuladas, notas explicativas y dictamen de auditoría. Se espera que en la medida en que se avance en la implementación de la alianza estratégica, se pudiera considerar el uso parcial o total de los servicios del TSC en esta operación.
- 6.6 **Plan de supervisión financiera.** La revisión de los desembolsos se hará en forma ex post por el ente de auditoría que se contrate. El Banco supervisará la operación utilizando la información del sistema nacional SIAFI, Módulo UEPEX y de bienes nacionales, efectuará la revisión de los informes de auditoría y la implementación de planes de acción para superar los hallazgos encontrados; así como la implementación y seguimiento de las acciones de mitigación de riesgos identificados, mediante revisiones in situ a las oficinas del OE y co ejecutor. Adicionalmente, se realizarán revisiones de escritorio. La supervisión será efectuada por el especialista fiduciario en gestión financiera con el apoyo de los

servicios de auditoría externa y consultores, en coordinación con el jefe de equipo, con los demás miembros del equipo de proyecto, con las autoridades de la oficina del Banco en el país y de la División de Gestión Financiera y Servicios de Adquisiciones de Operaciones del Banco (VPC/FMP).

- 6.7 **Otros acuerdos y requisitos de gestión financiera.** Se dará seguimiento periódico a las acciones de mitigación de los riesgos fiduciarios identificados en la evaluación de la GRP y se propondrán las acciones de fortalecimiento necesarias para contar con la seguridad razonable del uso adecuado y eficiente de los recursos, y se harán las modificaciones a los arreglos fiduciarios que fueren necesarios.