

HONDURAS

PROGRAMA DE AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE PUERTO CORTÉS

(HO-L1037)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Esteban Diez (INE/TSP), jefe de equipo; Rafael Acevedo (INE/TSP); Néstor Roa (INE/TSP); Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Trinidad Zamora (TSP/CHO); Rene Herrera (CID/CHO); Miguel Orellana (CID/CHO); Esteban Sarzosa (SCF/INF); María Cristina Landázuri (LEG/SGO) y Roberto Suárez (Consultor).

ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Introducción.....	2
B.	Antecedentes, problema y justificación.....	2
C.	Objetivo, Componentes y Costos.....	5
D.	Matriz de Resultados e Indicadores Principales (seguimiento del PPMR)	9
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	9
A.	Instrumento de Financiación.....	9
B.	Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación	9
C.	Riesgo Fiduciario.....	10
D.	Otros Temas y Riesgos	11
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	12

ANEXOS	
ANEXO I:	Resumen de Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)
ANEXO II:	Marco de Resultados
ANEXO III:	Resumen Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS
REQUERIDO
1. Plan de Implementación http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2033912
2. Esquema de Monitoreo y Evaluación http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2010688
3. Plan de Adquisiciones http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2010815
4. IGAS - Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2009544
5. Clasificación Ambiental y Salvaguardias (SSF) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35387982
OPCIONAL
1. Viabilidad Económica http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2030400
2. Independent Financial & Market Review of Puerto Cortés http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2030478
3. Independent Financial & Market Review of Puerto Cortés (Addendum) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2030433
4. Diligencia Debida Proyecto Puerto Cortés http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2030568

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BCEI	Banco Centroamericano de Integración Económica
ENP	Empresa Nacional Portuaria
FCA	Firma Consultora de Apoyo (“Gerenciadora”)
GdH	Gobierno de Honduras
POA	Plan Operativo Anual
RdH	República de Honduras
SEFIN	Secretaría de Finanzas
SOPTRAVI	Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
SGA	Sistema de Gestión Ambiental
SERNA	Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente
TdR	Términos de Referencia
UCP	Unidad Coordinadora del Proyecto de la ENP

RESUMEN DEL PROYECTO
HONDURAS
PROGRAMA DE AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE PUERTO CORTÉS
(HO-L1037)

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS					
Prestatario: Empresa Nacional Portuaria				CO*	FOE
Garante: República de Honduras (RdH)			Plazo de amortización	30 años	40 años
Organismo Ejecutor: Empresa Nacional Portuaria (ENP)			Período de gracia	6 años	40 años
Fuente	Monto (US\$)	%	Período de desembolso	4 años	4 años
BID (FOE)	40.500.000	17.97	Tasa de interés	Fija	0,25%
BID (CO)	94.500.000	41.92	Inspección y vigilancia	*	N/A
BCIE	90.000.000	39.93	Comisión de Crédito	*	N/A
Local	415.000	0.18	Moneda: (FOE) Dólares EEUU y (CO) de la Facilidad Unimonetaria.		Dólares EEUU
Total	225.415.000	100%			
ESQUEMA DEL PROYECTO					
Objetivo y descripción El objetivo general del Programa es mejorar la capacidad y eficiencia de las operaciones de Puerto Cortés, promoviendo la disminución de los costos para el comercio exterior y contribuyendo de esta manera al desarrollo económico y social sostenible de Honduras. Para ello, el Programa incluirá obras civiles de ampliación de capacidad de la infraestructura y equipamiento del puerto, más actividades de fortalecimiento de la gestión institucional de la ENP.					
Condiciones contractuales especiales: (a) <u>previas al primer desembolso</u> : (i) selección y contratación de la firma consultora de apoyo (Gerenciadora) del Programa(¶3.3); (ii) creación y puesta en funcionamiento de la Unidad Coordinadora del Programa (¶3.3); y (iii) firma y entrada en vigencia del convenio de financiamiento del BCIE (¶2.7); y (b) <u>durante la ejecución del Programa</u> : (i) inicio de cualquier obra está condicionado a la contratación de servicios de supervisión correspondientes (¶2.6); (ii) antes de la adjudicación del contrato de: (1) expansión del terminal portuario, la presentación del plan de acción para manejo de aspectos sociales, ambientales y de salud e higiene (¶2.5); (2) compra de equipo para la terminal de contenedores, la presentación del plan de mantenimiento preventivo del mismo y de evidencia de contar con las partidas presupuestarias correspondientes para la ejecución de dicho plan (¶2.12) y (3) dragado y relleno, evidencia de haber seleccionado y contratado a la firma encargada de realizar la auditoría ambiental y social (¶3.14); y (iii) mantener un factor de cobertura del servicio de deuda (DSCR) no menor de 1.0 durante todo el período de ejecución del Programa; y presentar anualmente informes sobre el cumplimiento de esta condición (¶3.11).					
Excepciones a las políticas del Banco: De conformidad con lo indicado en el párrafo 3.6, el equipo de proyecto recomienda que en las adquisiciones de bienes y obras y en la selección y contratación de consultores a ser financiadas por el Banco y por el BCIE se permita la participación de países miembros elegibles del BCIE que no son miembros del Banco teniendo en cuenta la necesidad de armonizar las políticas de adquisiciones del BID y del BCIE y mantener así el financiamiento pari-passu de las adquisiciones.					
El proyecto es coherente con la Estrategia de País: Sí [x] No []					
El Proyecto Califica Como: SEQ[] PTI [] Sector [] Geográfica[] %Beneficiarios []					

(*) La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Introducción.

- 1.1 Puerto Cortés es el principal puerto de Honduras (moviliza casi el 90% del tráfico por vía marítima), se ubica en la costa noreste del país, sobre el mar Caribe. Es el puerto más importante y profundo de Centroamérica (moviliza 8,0 millones de toneladas anuales y tiene 1,000 m. de muelles principales con una profundidad de 12 metros), contando con la calificación de ‘Puerto Seguro’¹. El puerto se conecta con las principales ciudades del país mediante la carretera CA-5, la cual integra el denominado Corredor Atlántico², por medio del cual se pretende desarrollar un canal seco interoceánico (Corredor Logístico) de 370 km entre Puerto Cortés y Puerto Cutuco (El Salvador), una vez que entre en operación este último.
- 1.2 La eficiencia de Puerto Cortés tiene un importante impacto sobre la economía de Honduras. En primer lugar, el puerto atiende la importación de insumos y exportación de productos vinculados a actividad industrial del país desarrollada en torno de la ciudad de San Pedro Sula (SPS) que se ubica a 60 km de Puerto Cortés; en segundo lugar, el puerto estatal es el principal punto de ingreso de las importaciones de granos y fertilizantes,³ entre otros productos esenciales para la economía del país.

B. Antecedentes, problema y justificación.

- 1.3 Puerto Cortés, en correlación con la evolución del comercio exterior de Honduras, ha operado volúmenes crecientes de mercaderías; la Empresa Nacional Portuaria (ENP), ente público administrador de Puerto Cortés, ha tratado de adaptarse al incremento del volumen de las operaciones con mejoras de carácter menor en la infraestructura básica⁴ y con adquisición de equipo, pero sin generar un aumento de los puestos de atraque efectivos, ni de áreas de almacenamiento.
- 1.4 En consecuencia, Puerto Cortés con sólo 1,000 m. de muelles (prácticamente sólo 4 sitios de atraque para buques modernos), muestra hoy signos evidentes de congestión, la cual se origina en carencia de puestos de atraque y baja productividad por utilización de esquemas de operación obsoletos. Estas restricciones son especialmente notorias para las operaciones con contenedores (carga esencial en un puerto moderno) y carga de granel sólido; en particular: (i) opera 300 mil contenedores/año (3.5 millones ton/año) en los muelles semiespecializados y multipropósito (con uso de áreas de depósito extraportuarias por falta de espacio), no disponiendo de una terminal especializada⁵; y (ii) se

¹ Puerto Cortés integra, desde 2005, la “Container Security Initiative” (CSI) mediante convenio aduanero con el “Department of Homeland Security” de EE.UU. y la “Megaports Initiative” del “Energy Department” de EE.UU.

² El Corredor Atlántico (1.745 km) hace parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) en el marco del Plan Puebla Panamá (PPP), y une México, Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador.

³ El petróleo y derivados se importa principalmente por Puerto Cortés, pero en instalaciones operadas por la empresa TEXACO.

⁴ Los muelles principales fueron construidos entre 1950 y 1978, salvo una extensión de 124 m que fue realizada en 1992 completando la actual línea de atraque.

⁵ Muchos puertos han desarrollado exitosamente terminales especializadas de contenedores con volúmenes de movilización inferiores, por la necesidad de mejorar la eficiencia (costos y tiempos de operación).

mueven graneles sólidos (1.4 millones ton/año) en operaciones directas buque-camión en muelles multipropósito, lo cual es poco eficiente, posibilita la contaminación del entorno y genera interferencias con el tránsito urbano. El área portuaria actual, constreñida por la ciudad, restringe las posibilidades de zonificación portuaria y dificulta el desarrollo de terminales especializadas en los muelles existentes, básicamente por una limitación endémica de espacio para disponer de áreas de depósito vinculadas al muelle; todo ello, limita la eficiencia de las operaciones.

- 1.5 Los síntomas de los problemas mencionados se manifiestan, especialmente, sobre los tiempos de estancia de los buques en puerto. Los muelles de Puerto Cortés son utilizados en forma intensa (ocupación media del orden del 70% o superior) por causa de la escasez de sitios de muelle y baja productividad de transferencia; la consecuencia inevitable son estadías en puerto elevadas por altos tiempos de atraque y espera. Este estado de congestión produce sobrecostos a los clientes del puerto; los daños por pérdida de líneas navieras han sido evitados por la ENP mediante un esquema de prioridad de atraque que da preferencia a los buques portacontenedores (se trata de buques de línea) respecto de los buques graneleros (se trata de buques “charters” que tienen más flexibilidad de tiempos, pero los facturan), aunque los sobrecostos se trasladan igual a los usuarios.
- 1.6 El esquema de prioridad señalado determina la forma de distribución de los tiempos de espera. El tiempo de espera medio de los buques portacontenedores Lo-Lo es de 5.2 horas equivalente a un 35% del tiempo de atraque medio (15.0 horas), valor elevado pero aún tolerable⁶; los buques graneleros sufren una espera promedio de 42.1 horas⁷ equivalente a un 52% del tiempo medio de atraque (81.3 horas), valor muy alto. El alto costo de la congestión afecta a todos los buques, pero es sufrido más intensamente por los buques graneleros y, por ende, por los usuarios vinculados a estas cargas.
- 1.7 **Estrategia y plan de inversiones de la ENP.** La ENP, en el marco del “Proyecto de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés”, ha establecido instrumentos específicos para adecuar la infraestructura del puerto a los requerimientos de la demanda actual, aumentando su capacidad, mejorando su eficiencia y, por ende, aumentando la competitividad del país y promoviendo la actividad económica nacional y la integración regional. En particular, se prevé ampliar la infraestructura mediante nuevos sitios de atraque, incorporar equipo moderno y aumentar los espacios terrestres para depósito y demás actividades logísticas, siguiendo la tendencia mundial en cuanto al mejor uso y más eficiente de los recursos del nuevo puerto. En forma complementaria, se prevé mantener la infraestructura actual y, oportunamente, renovar su equipo.
- 1.8 **Etapas de la Estrategia de ENP.** Para resolver los problemas de baja capacidad y mejorar su eficiencia operativa, la ENP ha definido una estrategia de ampliación y modernización del puerto, la que consiste en tres etapas: (i) la construcción de una terminal de contenedores y su equipamiento completo; (ii) la construcción de

⁶ En puertos sujetos a fuerte competencia por las líneas de contenedores, se trata de llevar prácticamente a cero el tiempo de espera de los buques portacontenedores.

⁷ La espera media de los buques graneleros es de 42 horas (1.8 días), pero algunos buques esperarán menos y otros más (incluso 3 o 4 días, según se ha observado).

una terminal de graneles orgánicos; y (iii) la ampliación y renovación del parque de maquinaria para los muelles existentes. El presente Programa financiaría construcción de la primera etapa y la elaboración de los estudios y diseños para la construcción de la segunda etapa.

- 1.9 **Estrategia de país.** El Programa es consistente con la estrategia del Banco para Honduras. La estrategia define cuatro áreas de acción: (i) mejorar el clima de inversión; (ii) mejorar la competitividad, incluyendo la reducción de los costos logísticos y de producción; (iii) fomentar la formación de capital humano; y (iv) fortalecer el marco institucional y de manejo de prevención de riesgos. El Programa se incluye dentro de las actividades propuestas en la estrategia para apoyar el segundo punto.
- 1.10 El Programa propuesto es consistente con esta estrategia por cuanto: (i) coadyuvará al desarrollo de un sistema de transporte nacional más eficiente basado en una infraestructura portuaria moderna y con mayor capacidad, la que facilita y garantiza el transporte de mercancías y productos de y hacia los centros de consumo, producción y exportación; (ii) disminuirá los costos en las cadenas logísticas en las que participa el puerto permitirá en una mejora de la competitividad nacional; y (iii) permitirá la integración de nuevas cadenas de transporte internacional que tienen potencial de desarrollo en el marco del referido Corredor Atlántico.
- 1.11 **Justificación de la participación del Banco.** El Banco está apoyando la ampliación y modernización de la infraestructura de transporte de Honduras, financiando obras y apoyando el fortalecimiento institucional del sector, entre las cuales se incluyen obras que se vinculan con el presente Programa. En ese sentido, se están ejecutando proyectos específicos relacionados con el mejoramiento del corredor logístico CA-5, mediante el Programa de Mejoramiento del Corredor Atlántico del PPP, tramos de la CA-5 Norte (1565/SF-HO, aprobado en julio de 2004 por US\$50 millones) y el financiamiento suplementario del mismo Programa (1910/BL-HO, aprobado en octubre de 2007 por US\$30 millones), así como el financiamiento del Programa de Infraestructura Corredor Logístico - San Pedro Sula (2017/BL-HO, aprobado el 17 de septiembre de 2008 por US\$20.0 millones). Estas intervenciones han sido desarrolladas en el marco de un convenio de coordinación con otros organismos multilaterales, los cuales financian programas de inversión complementarios para el mejoramiento de este importante corredor. Asimismo el Banco está procesando un proyecto de US\$10 millones para la Modernización de la Aduana de Puerto Cortés (HO-L1055) cuya finalidad es mejorar la eficiencia y calidad de los servicios aduaneros prestados en el puerto. Este proyecto se complementa con el Programa propuesto, mejorando el movimiento de cargas a través del puerto y contribuyendo al desarrollo del puerto como hub logístico regional.
- 1.12 Originalmente esta operación se concibió como un préstamo sin garantía soberana (NSG). El 3 de abril del 2008 se aprobó el Documento Conceptual de Proyecto (PCD) respectivo. Como resultado del análisis realizado durante la preparación de

la operación, y teniendo en cuenta los requerimientos que son necesarios para financiamientos de este tipo de operaciones, especialmente en lo concerniente a la tasa de interés, nivel de contingencias, cuentas de reserva e índices de cobertura de servicio de la deuda, se determinó que, para que el proyecto sea viable, es necesario llevarlo a cabo mediante una operación de inversión tradicional del sector público utilizando recursos concesionales con la garantía del país.

C. Objetivo, Componentes y Costos.

1. Objetivo.

- 1.13 El objetivo general del Programa es mejorar la capacidad y eficiencia de las operaciones de Puerto Cortés, promoviendo la mejora de la integración física internacional y contribuyendo de esta manera para el desarrollo económico y social sostenible de Honduras. En particular, se apunta a: (i) reducir los costos de operación y de tiempo de los buques y mercaderías, así como posibilitar el desarrollo de las operaciones logísticas típicas de las terminales especializadas (contenedores); y (ii) evitar riesgos de contaminación producida por operaciones portuarias e interferencias con el tránsito urbano, mediante el uso de equipo especializado y almacenamiento en el puerto. Se estima que las acciones previstas bajo este Programa traerán beneficios a los usuarios del puerto (operadores, cargadores, consignatarios, etc.) y se beneficiarán también las actividades económicas ubicadas en el área de influencia del puerto que verían mejorar los costos de la importación de insumos o la exportación de productos, aumentar el acceso a proveedores, clientes y mercados.

2. Componentes.

- 1.14 **Componentes del Programa.** Los principales componentes del Programa son: (i) la ejecución del dragado de las áreas náuticas, la zona de muelle y la ejecución del relleno de las áreas terrestres (para la terminal de contenedores, zona adyacente y zona de ampliación), mediante un contrato de obra tradicional; (ii) la construcción de las obras de infraestructura y superestructura de la terminal de contenedores, mediante contrato EPC (*Engineering, Procurement and Construction*); (iii) la adquisición del equipo completo y de sistemas para la terminal de contenedores; y (iv) un componente de fortalecimiento empresarial y asistencia técnica a la ENP.
- 1.15 **Componente 1. Ingeniería y administración** (US\$4.7 millones, BID US\$2.95 millones)
- 1.16 **Subcomponente 1.1. Administración del Programa.** Se prevé financiar la contratación de una Firma Consultora de Apoyo (FCA), la que tendrá por función apoyar a la ENP en la gestión del Programa. Esta figura es similar a la “firma gerenciadora” utilizada en diferentes proyectos del Banco.⁸ La FCA proveerá asistencia técnica a la ENP cumpliendo las siguientes funciones básicas: (i) asistir

⁸ La utilización de la figura de la “firma gerenciadora” en Honduras tiene antecedentes en los proyectos del Banco ejecutados por la SOPTRAVI; esta práctica ha permitido una buena ejecución de estos proyectos. Esta figura da flexibilidad y agilidad en resolución de aspectos técnicos especializados de ejecución que están por fuera de la actividad habitual de la ENP; permite, además, dar seguimiento a las relaciones con el Banco.

con consultoría especializada el proceso de definición de las especificaciones del equipamiento de la terminal de contenedores, completar el diseño de la terminal de graneles orgánicos y la definición de su equipamiento, así como apoyar la definición del equipamiento para los muelles existentes y la adquisición de equipo marino; y (ii) asistir en la gestión para administrar la ejecución del Programa, incluido el seguimiento a los temas socio-ambientales, cumpliendo tareas de programación y seguimiento, control de costos, control de calidad, administración el contrato de préstamo y apoyo técnico administrativo (sistema de información, monitoreo, etc.). Asimismo, incluye la contratación de consultores externos especializados en puertos, para la conformación de los comités de evaluación de ofertas de las licitaciones y concursos públicos internacionales.

- 1.17 **Subcomponente 1.2. Auditorías financiera, contable y ambiental del Programa.** Se prevé el financiamiento de actividades para la realización de auditorías semestrales y anuales, de conformidad con las políticas del Banco y los requerimientos del Plan de Gestión Ambiental y Social.
- 1.18 **Componente 2. Obras civiles y su supervisión** (US\$144.725 millones, BID US\$93.42 millones).
- 1.19 **Subcomponente 2.1. Obras de Dragado y Relleno.** En este subcomponente se financiarán las obras necesarias para: (i) crear los nuevos espacios náuticos mediante dragado para una profundidad de -14.00 m, en un área de aproximadamente 40.2 Ha para completar el canal interno y 105.9 Ha para conformar la dársena de maniobras frente a las nuevas instalaciones portuarias; y (ii) generar los nuevos espacios terrestres en el área Sur-Este del puerto actual, para dar asiento a las nuevas instalaciones portuarias, mediante relleno hidráulico con el material extraído por dragado, completando un total de 45.3 Ha de nuevo terreno estabilizado con la protección costera correspondiente. El nuevo espacio ganado al mar albergará a la terminal de contenedores, el área para su ulterior ampliación y el área para la futura terminal de graneles orgánicos. Este subcomponente incluirá la ejecución de estudios ambientales complementarios a los existentes y monitoreo ambiental.
- 1.20 **Subcomponente 2.2. Construcción de la Terminal de Contenedores.** En este subcomponente se financiará el proyecto y la construcción de la infraestructura física de la terminal de contenedores mediante un contrato EPC en el nuevo terreno ganado al mar; las obras incluyen: (i) un muelle lineal de 485 m. de longitud (dos sitios de atraque) diseñado para operar con una profundidad máxima de -15.50 m; (ii) una área operativa de aproximadamente 27.6 Ha, la que incluye 15.6 Ha aproximadamente de patio para depósito de contenedores; (iii) almacén para actividades logísticas (consolidación/desconsolidación), edificio de oficinas, zona de intercambio, taller de mantenimiento, accesos interiores y puestos de control; (iv) área para manejo de cargas especiales y peligrosas; (v) instalaciones auxiliares (electricidad, drenajes pluviales y de aguas residuales, etc.); y (vi) accesos exteriores y soluciones viales para la conexión de éstos con la calle principal del puerto.

- 1.21 La longitud de muelle permite el atraque de dos buques tipo Panamax (220 m) o de un buque Post-Panamax (260 m) y un buque tipo Pre-Panamax “Feeder” (180 m). Con las inversiones la capacidad práctica de transferencia en muelle para la Terminal de Contenedores se prevé en el orden de 400.000 contenedores/año (760.000 TEUs/año), con un techo de 480.000 contenedores/año (910.000 TEUs/año) con equipamiento de más alto rendimiento.
- 1.22 **Subcomponente 2.3. Supervisión de obras.** Las obras del Programa serán acompañadas técnica, ambiental y administrativamente por las empresas supervisoras, contratadas específicamente para realizar esta tarea. Entre sus responsabilidades se encuentran: (i) acompañar las obras, asegurando el cumplimiento de las especificaciones técnicas y de control ambiental contenidas en los diseños y evaluaciones ambientales desarrollados; (ii) verificar la calidad de las tareas desarrolladas por los contratistas; (iii) mantener laboratorios y otros equipos que permitan ejecutar los ensayos y controles tecnológicos necesarios y el monitoreo ambiental; (iv) efectuar las mediciones de los servicios ejecutados por los contratistas; (v) asesorar a ENP en cuestiones relativas a la conducción de la obra; (vi) opinar sobre las necesidades de modificación del contrato, suspensión del servicio, ampliación de actividades, modificación de precios unitarios y precio de nuevas actividades; y (vii) elaborar informes mensuales de avance, incluyendo tanto los avances de obra como aquellos relacionados a la implementación de las medidas de control ambiental y el informe final de obra; entre otros.
- 1.23 **Componente 3. Adquisición de Equipo** (US\$67.5 millones, BID US\$33.75 millones). Este componente financiará la adquisición del equipo completo de la terminal de contenedores, el que estará integrado por: (i) 4 grúas pórtico Post Panamax de 45 ton, incluida su instalación en el muelle; (ii) 20 carretillas pórtico (“straddle carriers”) para estiba de tres contenedores en altura; (iii) 4 elevadores frontales (“front loaders”) para manejo de contenedores vacíos; (iv) sistema informático (“software”) para gestión de Terminal; (v) equipamiento para seguridad y comunicaciones; y (vi) vehículos de trabajo.
- 1.24 **Componente 4. Fortalecimiento Institucional** (US\$2.4 millones, BID US\$1.2 millón). Este componente financiará actividades de fortalecimiento institucional a determinarse a través de la realización de un análisis institucional y el apoyo a los sectores de operaciones, planificación, comercialización, seguridad de la ENP, mediante: (i) diseño de estructura organizativa, requisitos de personal, capacitación, etc., para la unidad de administración de la terminal de contenedores, incluyendo la unidad de mantenimiento de equipos y la unidad socioambiental; (ii) diseño, estructuración organizativa y capacitación para crear la unidad de “Planificación Portuaria” y la unidad de “Comercialización”; (iii) elaboración de un “Programa de Seguridad Industrial y Ambiental” para Puerto Cortés y de un “Plan de manejo de Materiales Peligrosos”; (iv) implementación de un Sistema de Gestión Ambiental, Social y de Salud e Higiene y Seguridad Industrial; y (v) un estudio tarifario y de capacidad de pago de usuarios.

3. Costos.

- 1.25 El costo total del Programa será de US\$225.415.000. Para el financiamiento del Banco se utilizarán los parámetros financieros de país. La desagregación de los recursos, por componente y aporte, se presenta a continuación (en miles de US\$).

COMPONENTES	TOTAL	APORTE BID	APORTE BCIE	APORTE LOCAL
Componente 1. Ingeniería y administración	4,700	2,950	1,750	
1.1 Administración	4,200	2,700	1,500	
1.2 Auditoría financiera	500	250	250	-----
Componente 2. Obras civiles y su supervisión	144,725	93,425	51,300	
2.1 Dragado y Relleno	35,000	20,000	15,000	
2.2 Construcción de la Terminal de Contenedores	105,725	71,425	34,300	
2.3 Supervisión de obras	4,000	2,000	2,000	-----
Componente 3. Adquisición de Equipamiento	67,500	33,750	33,750	-----
3.1 Equipamiento para la Terminal de Contenedores	67,500	33,750	33,750	-----
Componente 4. Fortalecimiento institucional	2,400	1,200	1,200	
4.1 Asistencia para estructurar unidades de mantenimiento y ambiental	1,000	500	500	
4.2 Asistencia para estructurar unidades de Planificación Portuaria y Comercialización	500	250	250	-----
4.3 Elaboración de Programas y Planes de seguridad	250	125	125	-----
4.4 Implementación de un Sistema de Gestión Ambiental, Social y de H&S	400	200	200	
4.5 Elaboración de estudio tarifario	250	125	125	-----
5.0 Imprevistos	3,800	1,800	2,000	-----
6.0 Gastos Financieros	2,290	1,875	-----	
6.1 Comisión de crédito	415	-----	-----	415
6.2 Intereses	1,875	1,875	-----	
TOTAL	225,415	135,000	90,000	415

- 1.26 El período de desembolso será de 4 años, conforme presentado en el cronograma a continuación (valores en miles de US\$).

	2011	2012	2013	2014	TOTAL
BID	30,000	56,000	36,000	13,000	135,000
BCIE	20,000	40,000	22,000	8,000	90,000
TOTAL	50,000	96,000	58,000	21,000	225,000

D. Matriz de Resultados e Indicadores Principales (seguimiento del PPMR)

- 1.27 Los principales resultados que se espera obtener a través de la implementación del Programa se resumen a continuación y se detallan en mayor profundidad en la Matriz de Resultados (Anexo 1).

RESULTADOS ESPERADOS	INDICADOR
Incremento de la productividad en la transferencia de contenedores en muelle.	<ul style="list-style-type: none"> Movimientos por buque y hora atraque (mov/buque/hora): 30 a 50
Reducción de los tiempos de estancia en puerto para los buques.	Tiempo de espera respecto de tiempo de atraque (Te/Ta): <ul style="list-style-type: none"> Para buques portacontenedores Lo-Lo: 0.35 a 0.01 Para buques graneleros y otros buques: 0.52 a 0.07
Mejora en la capacidad de gestión portuaria.	<ul style="list-style-type: none"> Personal contratado y capacitado para puestos clave. Sistema de Mantenimiento Preventivo implantado. Programas y planes de seguridad implantados.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumento de Financiación

- 2.1 El Programa propuesto es un préstamo de inversión. El Programa tiene un costo total de US\$225.4 millones que serán financiados de acuerdo al desglose indicado en ¶1.27. La estructura financiera de la operación se integra con US\$135.000.000 (59.9%) que provendrán de los recursos paralelos (FOE/OC) de 2010. Honduras es elegible para una mezcla de financiamiento FOE/OC de 30%/70% respectivamente. Otros US\$90.000.000 (39.93%) serán financiados por BCIE y los restantes 415 miles (0.18%) corresponderán a la contrapartida local.

B. Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación

- 2.2 Por tratarse de un proyecto de expansión de un puerto existente, los impactos ambientales más significativos ya se han producido y la expansión contribuirá en la generación de otros de importancia marginal. El Banco se incorporó al proyecto en una etapa temprana, lo que le permitió incorporar el tema ambiental a los pliegos de diseño y supervisión del proyecto, trabajando en paralelo con la elaboración de un estudio de impacto ambiental contratado por la ENP.
- 2.3 Como resultado de los estudios previos ejecutados y del acompañamiento previo, se prevé que las obras de ampliación del Programa no generarán impactos negativos significativos, debido a que los trabajos físicos serán de mediana magnitud, bastante tradicionales desde el punto de vista de ingeniería y ejecutados sobre espacios portuarios, no resultando en afectaciones prediales fuera del recinto propiedad de la ENP y tampoco de áreas ambientalmente sensibles. El dragado, es una actividad que, por lo general, genera los impactos negativos de mayor relevancia por la disposición de material excedente al mar. Para el caso de este proyecto, sin embargo, se logró revisar las especificaciones de materiales y no habrá disposición de material al mar. La totalidad del material excavado se

utilizará en el relleno y para recargar el área de reclamo de manera que se logre una consolidación suficiente para permitir la construcción de los nuevos muelles.

- 2.4 Los servicios de Halcrow Ltd. fueron originalmente contratados para ejecutar un estudio de debida diligencia Ambiental y Social, cuyos resultados, así como los del EIA, se desarrollan con mayor detalle en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS); Para asegurar que se cumplan las políticas del Banco, se ha asegurado la publicación y consulta del Estudio de Impacto Ambiental, que de hecho incorpora las solicitudes de las comunidades afectadas, que se reflejan en el Plan de Manejo Ambiental para Construcción y Operación del Puerto. Como estrategia para manejo de los temas ambientales y sociales de la operación, se prevé: (i) apoyar el fortalecimiento de la Unidad de Gestión Ambiental de la ENP para dar seguimiento y realizar el monitoreo ambiental y social del proyecto; (ii) dar solución a los pasivos ambientales relacionados con la operación actual del puerto; (iii) incorporar especialistas ambientales en los equipos de supervisión de las obras; (iv) implantar sistemas de gestión ambiental y social (SGAS) y de gestión de salud ocupacional y seguridad industrial (SH&S), para mejorar las prácticas existentes y conseguir que la operación del puerto alcance estándares internacionales de calidad; y (v) actualizar y complementar los planes de contingencia⁹. El IGAS que se anexa a este documento proporciona información adicional que ratifica la clasificación de este proyecto como B, tal como fue definido en el Acta ESR 40-08, Octubre 10, 2008.
- 2.5 Dada la importancia de llevar al puerto a estándares de gestión a nivel internacional, se ha acordado que, como condición previa a la adjudicación del contrato de expansión del terminal portuario, la ENP deberá entregar al Banco un Plan de Acción Social, Ambiental y de Salud y seguridad de la nueva terminal (PASAHS), donde se defina: (i) el programa de implementación de un Plan de Gestión Ambiental y Social basado en ISO 14001, (ii) la implementación de un sistema de Salud e Higiene Industrial y Seguridad Ocupacional, (iii) el cronograma de obtención de la licencia definitiva ambiental de operación de las instalaciones portuarias existentes, (iv) la solución a pasivos ambientales existentes como el tratamiento de aguas residuales, cumplimiento de acuerdos y tratados internacionales (MARPOL y otros) y demás temas levantados por los informes de debida diligencia.

C. Riesgo Fiduciario.

- 2.6 No se dispone de experiencia de ejecución de la ENP en programas anteriores con el Banco. Por lo cual, se han tomado las provisiones requeridas para evitar problemas institucionales o fiduciarios, entre las cuales figuran el apoyo de la FCA para la ejecución del Programa y las firmas especializadas que se contratarán para la supervisión de las obras y además que las obras y adquisiciones previstas en el Programa se establecerán en lotes grandes, lo que facilitará su supervisión y ejecución. En consecuencia, se recomienda que se establezca como condición contractual de ejecución, el condicionar el inicio de cualquier obra a la selección y contratación de los servicios de supervisión de la obra correspondiente.

⁹ Como complemento a los temas ambientales y sociales, durante la preparación de la operación se estableció contacto entre la ENP y el proyecto GEF para el Golfo de Honduras para promover un trabajo coordinado a futuro.

D. Otros Temas y Riesgos

- 2.7 **Cofinanciación.** Desde un principio se ha previsto la cofinanciación por parte del BCIE de US\$90 millones, un 40% del monto total del proyecto. Todos los procesos de diligencia debida técnica, financiera y ambiental, así como los procesos de adquisiciones se han llevado en estrecha coordinación con el BCIE. **Como condición previa al primer desembolso se exigirá la firma y entrada en vigencia del convenio de financiamiento del BCIE.**
- 2.8 **Viabilidad Técnica.** Se ha realizado un estudio de “Debida Diligencia” técnica, para determinar la viabilidad técnica de las inversiones planteadas. El estudio determinó que el proyecto planteado es una respuesta apropiada para resolver los problemas del puerto: (i) la terminal de contenedores está, en términos generales, bien conceptualizada, bien definida y bien planteada; y (ii) la terminal de graneles orgánicos está bien ideada, pero sólo tiene definida su ubicación y las dimensiones principales, no así las instalaciones y el equipamiento (tarea que se realizará con apoyo de la FCA). Asimismo se revisaron las estimaciones de costos, determinándose que las mismas son correctas con un grado de incertidumbre propia de este tipo de proyectos de aproximadamente 10% (se incluye un 10% de imprevistos en las estimaciones).
- 2.9 **Factibilidad Económica.** Se ha realizado un estudio de factibilidad para analizar la viabilidad económica del proyecto de inversión asociado a las obras de dragado, relleno de áreas y construcción de la terminal de contenedores especializada en Puerto Cortés. Los resultados indican que el flujo económico neto conlleva un VANE (12%) de aproximadamente US\$108.2 millones, en tanto la TIRE llega al 20% que es holgadamente superior a la tasa normal de corte del 12%; el ratio VANE/Inversión es de 0.58, el que se estima bueno. En conjunto, el Programa es cómodamente rentable. Asimismo se realizó un análisis de sensibilidad clásico, mediante el cálculo de los indicadores de rentabilidad frente al incremento en el monto de la inversión y la disminución de la demanda portuaria de contenedores. Para ambos casos el Programa se mantiene aceptablemente rentable mostrando una moderada sensibilidad al incremento del monto de inversión inicial y un poco más de sensibilidad a la disminución del volumen de demanda de contenedores.
- 2.10 **Factibilidad Financiera.** Los ingresos operativos de la ENP crecieron a un ritmo sostenido del 7% anual del 2003 al 2008. En 2008 estos ingresos alcanzaron la suma de US\$66.0 millones¹⁰. En el 2009 y como resultado de la crisis en los mercados internacionales, los volúmenes de carga manejados por la ENP cayeron un 15%. En el 2010 la ENP espera que sus volúmenes de carga vuelvan a los niveles del 2008. En las proyecciones financieras de la ENP se observa que la misma tendría la capacidad financiera para repagar tanto la deuda asumida con el Banco, como con el BCIE. En casos pesimistas de demanda, como resultado de una contracción sustancial en el crecimiento económico de Honduras o del comercio internacional, o en caso de que la ENP no mantenga una política tarifaria adecuada, es posible que la situación financiera de la ENP se vea afectada negativamente y como consecuencia su capacidad de hacer frente al servicio de la

¹⁰ Departamento de Estadísticas de la ENP.

deuda. Lo cual reafirma, según se indicó anteriormente en este documento, el hecho de que la ENP no es suficientemente fuerte para hacer frente por sí sola a un financiamiento de la magnitud del que se está planteando y se hace necesario el contar con un financiamiento con garantía soberana y que en consecuencia alivia en algo el peso financiero de la deuda para la ENP. En términos de capacidad de aporte de contrapartida local durante la ejecución del proyecto, el análisis financiero realizado indica que la ENP cuenta con recursos suficientes, por lo que no se espera haya dificultades de esta naturaleza.

- 2.11 **Riesgos de ejecución.** En los aspectos técnicos, las obras a ser ejecutadas no presentan gran dificultad; existe, asimismo, un amplio mercado de empresas constructoras (salvo para las obras de dragado) y supervisoras calificadas, para el tipo de obras que serán financiadas. En los aspectos ambientales, no se espera que las obras generen impactos significativos indirectos y los directos, relacionados con la implementación de las obras, serán adecuadamente controlados y mitigados durante la ejecución de las mismas. Tanto la FCA como la empresa supervisora contarán con especialistas en temas sociales, ambientales y de salud y seguridad.
- 2.12 **Riesgos de sostenibilidad.** En cuanto a la sostenibilidad técnica y operacional, existen riesgos, entre moderados y altos. Existe un riesgo alto de fallas en la eficacia del mantenimiento del parque de equipos de la terminal. Para mitigar este riesgo, previo a la adjudicación del contrato de adquisición de equipamiento para la terminal de contenedores la ENP deberá presentar un Plan de Mantenimiento Preventivo para dicho equipamiento y deberá demostrar contar con las partidas presupuestarias correspondientes para la ejecución de dicho plan. Existe un riesgo moderado de fallas en la eficiencia de la administración de la terminal de contenedores; para mitigar este riesgo el Programa prevé un componente de fortalecimiento que incluye apoyo para crear una unidad de administración bien integrada y con personal altamente capacitado. En cuanto a la sostenibilidad socio-ambiental, se espera que el fortalecimiento previsto como parte de la operación y la implementación de los sistemas de gestión (§2.4) resulten en el mejoramiento sustancial de la operatividad del puerto.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

- 3.1 **Prestatario, organismo ejecutor y garante.** El prestatario y organismo ejecutor del Programa será la ENP y el garante del préstamo será la República de Honduras. La ENP cumple con los requisitos establecidos en la Política del Banco para ser prestatario.
- 3.2 **Esquema de ejecución.** La ejecución del Programa estará a cargo de la ENP, entidad autárquica, creada en 1965, mediante el Decreto Legislativo No. 40, y dotada de personalidad jurídica de derecho público, con autonomía administrativa, operacional, financiera, patrimonial y jurídica, vinculada a la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI). La autoridad máxima de la ENP la constituye un Consejo Directivo integrado por 5 secretarios de estado, dos delegados del sector privado y un delegado de los trabajadores. La gestión operativa está a cargo del Gerente General, asistido por cinco divisiones (Recursos Humanos, Técnica, Contabilidad General, Planificación, Servicios Generales) y una Superintendencia.

- 3.3 La implementación del Programa se hará a través de una Unidad Coordinadora del Proyecto (UCP), la cual dependerá de la Gerencia General de ENP y que deberá ser creada y dotada del personal calificado necesario, principalmente de la ENP. **Será una condición previa especial al primer desembolso la creación y puesta en funcionamiento de la UCP.** La UCP tendrá por función, entre otras: (i) promover el cumplimiento de las condiciones establecidas en el convenio de préstamo; (ii) representar a la ENP ante el Banco; y (iii) mantener los sistemas de información técnica, financiera y administrativa del Programa. En tal sentido, la UCP centralizará la presentación de rendiciones de cuentas ante el Banco y demás instituciones del Estado. Entre sus funciones específicas se encuentran: (i) la planificación de la ejecución del préstamo y los planes operativos anuales (POA); (ii) la preparación y actualización de los planes de adquisiciones; (iii) la revisión de las bases de licitación para la contratación de servicios de consultoría, obras y bienes, asegurando que las mismas se encuentren en conformidad con las Políticas de Adquisición y Contratación del Banco; (iv) el acompañamiento y monitoreo del avance de contratos de consultoría, obra y adquisición de bienes; (v) la preparación de los perfiles de proyecto; (vi) tramitación de los pagos correspondientes; (vii) la preparación de estados financieros y solicitudes de desembolso; y (viii) el monitoreo y la evaluación de la ejecución del Programa incluyendo los aspectos sociales y ambientales. La UCP contará con la asistencia de la Firma Consultora de Apoyo (FCA) a ser contratada con recursos del Programa. **Será una condición previa especial al primer desembolso la selección y contratación de la FCA.**
- 3.4 La UCP estará conformada como mínimo por: un coordinador de proyecto, un ingeniero especialista en puertos, un especialista administrativo/financiero, un especialista ambiental y un especialista en adquisiciones, cuyas contrataciones se realizarán por procesos competitivos de conformidad con términos de referencia y perfiles acordados con el Banco, utilizando contratos con base en resultados.
- 3.5 La ENP será responsable ante el Banco de: (i) la apertura de cuentas bancarias separadas y específicas para el manejo de los fondos del financiamiento y de la contrapartida local; (ii) poseer un adecuado sistema de (a) control interno y de registros contables y financieros de las fuentes y usos de los recursos del Programa, de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula general 7.01 de los contratos de préstamo y (b) archivo de la documentación respaldatoria de los gastos elegibles para verificación por el Banco y los auditores externos; (iii) preparar y presentar (a) informes semestrales de progreso y (b) solicitudes de desembolso y las respectivas justificaciones de gastos y (iv) elaborar otros informes que el Banco pudiese requerir.
- 3.6 **Adquisiciones.** Las adquisiciones de bienes y obras, y la selección y contratación de consultores se llevarán a cabo de conformidad con las políticas del Banco (Docs. GN-2349-7 y 2350-7) y con el plan de adquisiciones del Programa (Anexo II). La licitación pública internacional será aplicable cuando el costo del bien sea igual o mayor a US\$150 mil y de las obras sea igual o mayor a US\$1.5 millones. La licitación pública nacional será aplicable para cuando el costo del bien sea igual o mayor a US\$25 mil y de las obras sea igual o mayor a US\$150 mil. La

- comparación de precios será aplicable cuando el costo del bien sea menor a US\$25 mil y de las obras sea menor a US\$150 mil. En el caso de servicios de consultoría, la lista corta de consultores podrá estar compuesta por consultores nacionales cuando su costo sea igual o menor al equivalente de US\$200 mil.
- 3.7 Las adquisiciones serán financiadas en forma *pari-passu* BID-BCIE por lo tanto, se recomienda que en el caso de las adquisiciones de bienes y obras y en la selección y contratación de consultores a ser financiadas por el Banco y por el BCIE se permita la participación de países miembros elegibles del BCIE que no son miembros del Banco teniendo en cuenta la necesidad de armonizar las políticas de adquisiciones del BID y del BCIE y mantener así el financiamiento *pari-passu* de las adquisiciones. Los comités de evaluación de ofertas de adquisiciones estarán integrados con cinco miembros; dos internos de ENP, dos expertos portuarios externos y un representante de la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas. El Proceso de selección de los expertos externos deberá basarse en su conocimiento y experiencia en proyectos portuarios similares y deberá contar con la no objeción del Banco. Para la contratación de las obras de relleno y dragado se utilizará licitación internacional limitada (LIL), esto se justifica por la limitada competencia existente en este mercado.
- 3.8 La supervisión de las adquisiciones de bienes y obras y las contrataciones de servicios de consultoría que se realicen con recursos del Programa, se llevarán a cabo de manera *ex ante*, hasta el momento en que el Banco autorice pasar a un procedimiento *ex post*, de conformidad con las políticas de adquisiciones del Banco.
- 3.9 **Evaluación y Seguimiento.** La UCP deberá presentar al Banco, con copia al Garante, informes de avance semestrales, indicando los avances logrados en cada uno de los componentes y en el desempeño global del Programa, en base a los indicadores acordados bajo la Matriz de Resultados. Adicionalmente, los reportes deberán incluir, entre otros: (i) una descripción de las actividades realizadas; (ii) cronogramas actualizados de ejecución física y desembolsos; (iii) grado de cumplimiento de los indicadores de ejecución acordados incluyendo la implementación del plan de acción ambiental y social; (iv) un programa de actividades para el semestre entrante; (v) un resumen del estado de ejecución financiera del Programa y el flujo de recursos previsto para el próximo semestre; y (vi) una sección identificando posibles desarrollos o eventos que pudieran poner en riesgo la ejecución del Programa; (vii) una sección sobre la gestión socioambiental del proyecto; y (viii) en el informe correspondiente al cierre anual, el POA, incluyendo el Plan de Adquisiciones actualizado.
- 3.10 Adicionalmente, se realizará, dentro de los 90 (noventa) días posteriores al último desembolso una evaluación final del Programa, que deberá incluir, como mínimo: (i) los resultados de ejecución financiera por componente; (ii) el cumplimiento de metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultado acordados; y (iii) el cumplimiento de compromisos contractuales, entre otros. Asimismo durante la ejecución de la operación se aplicarán las herramientas de gestión del ciclo de proyecto (Plan de Adquisiciones, Plan de Implementación, matriz de resultados, etc.) para facilitar el monitoreo y seguimiento de las actividades, productos y resultados del proyecto.

- 3.11 A fin de monitorear la situación financiera de ENP y su capacidad de repago de la deuda asumida, ENP se compromete a mantener un factor de cobertura del servicio de deuda (DSCR) no menor de 1.0 durante todo el período de ejecución del Programa; presentar anualmente informes sobre el cumplimiento de esta condición y, en caso de que se presenten desviaciones de este indicador, que determine el deterioro de la situación financiera de la empresa, remitir al Banco un plan de acción que identifique claramente las causas de la desviación y las medidas de gestión o financieras que se adoptarán, sus responsabilidades y el cronograma de ejecución de manera que se permita recuperar las condiciones de sostenibilidad financiera; y presentar sus estados financieros auditados, debidamente dictaminados por una firma de auditoría independiente aceptable por el Banco y hacerlos públicos dichos estados financieros.
- 3.12 **Anticipo.** El Banco realizará el desembolso de los recursos bajo la modalidad de Anticipo de Fondos, con base en las necesidades de liquidez del Programa, por compromisos adquiridos para cubrir los gastos relacionados con su ejecución. El monto máximo de cada Anticipo de Fondos será fijado por el Banco y consistirá en una cantidad determinada con base en las necesidades de liquidez del Proyecto por compromisos adquiridos para cubrir previsiones periódicas de gastos relacionados con su ejecución que sean financiables con cargo al Financiamiento. En ningún momento, el monto máximo de un anticipo de fondos podrá exceder la suma requerida para el financiamiento de dichos gastos, durante un periodo de hasta seis (6) meses, de conformidad con el POA, Plan de Adquisiciones, Programación Financiera y el Flujo de Fondos requeridos para dichos propósitos, y la capacidad demostrada del Organismo Ejecutor, para administrar en forma eficiente los recursos del Financiamiento.
- 3.13 **Auditoría externa.** Durante todo el período de ejecución del Programa el prestatario, a través de la UCP, presentará al Banco, y al Garante, los estados financieros anuales consolidados del Programa, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal. Para ello, deberá contratar una auditoría externa a ser efectuada por una entidad auditora independiente aceptable al Banco y de acuerdo con sus requerimientos, con base a los lineamientos establecidos en los TdR para auditoría externa de proyectos financiados por el BID, En la selección y contratación de la firma, se utilizarán los procedimientos establecidos en el documento de licitación de auditoría externa. Los costos de la auditoría forman parte del costo del Programa. Asimismo, se practicarán auditorías semestrales de carácter operativo/financiero, las que deberán contar con los informes requeridos en los TORs de los auditores externos. Dichos informes deben ser presentados dentro de los 60 días siguientes al vencimiento del respectivo período semestral.
- 3.14 Auditoría Ambiental y Social. ENP deberá seleccionar y contratar, como condición previa a la adjudicación del contrato de dragado y relleno, una auditoría ambiental que verifique el cumplimiento de los compromisos adquiridos y verifique el avance de la implementación del montaje de los sistemas de gestión.
- 3.15 **Establecimiento de mecanismos de información.** El Programa creará mecanismos de difusión a través de la página web de la ENP, para el suministro oportuno de información relevante sobre la marcha del Programa, incluyendo los procesos de adquisiciones del Programa.

**Matriz de Efectividad en el Desarrollo
Resumen**

Criterio	Puntaje	Puntaje máximo
I. Relevancia Estratégica	Bajo-Alto	
Sección 1. Objetivos estratégicos del BID en materia de desarrollo	4.5	10
Diversificación de países	2.0	2
Iniciativas corporativas	2.5	2.5
Armonización y alineación	0.0	3.5
Focalización de la población beneficiaria	0.0	2
Sección 2. Objetivos de desarrollo de la Estrategia de País	7.2	10
Diagnóstico del sector en la Estrategia de País	6.0	6
Objetivo e indicador del sector en la Estrategia de País	1.2	4
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad	Satisfactorio	
3. Evaluación basada en pruebas y solución	6.7	10
4. Plan de evaluación y seguimiento	4.6	10
5. Costo-beneficio o eficacia en función del costo	10.0	10
6. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación	5.0	10
III. Función del BID - Adicionalidad		
Sección 7. Adicionalidad	3.0	10
Asistencia técnica proporcionada antes del proyecto	3.0	3
Mejoras en la gestión de controles internos en los ámbitos financiero, estadístico, de adquisiciones o de seguimiento	0.0	4
Mejoras en el desempeño ambiental, laboral y de salud	0.0	3

I. Relevancia Estratégica: Este es un proyecto de inversión que se ejecutará en Honduras, país clasificado en el grupo D. La operación cae bajo la iniciativa corporativa correspondiente a infraestructura. El proyecto está alineado con la estrategia de país aprobada en el 2008.

II. Evaluabilidad: Los problemas a ser atacados por el programa están claramente definidos y su diagnóstico está respaldado empíricamente. Los factores que contribuyen a dichos problemas están especificados así como la interrelación entre éstos y las magnitudes de sus deficiencias.

Los resultados y productos del proyecto están claramente definidos y presentan lógica vertical. No todos los productos presentan indicadores. No hay un indicador relacionado a la construcción y equipamiento de la Terminal de Contenedores. Todos los indicadores que se presentan en la matriz tienen metas, líneas de base y fuentes de información. No todos los indicadores son SMART ya que no se incluye un indicador de tasa de retorno económico ex post.

El programa tiene un plan de monitoreo y evaluación sin embargo no se presenta un presupuesto para estas actividades. El proyecto se evaluará utilizando una metodología de tipo reflexiva. El Programa se analizó utilizando un análisis costo beneficio el cual generó una tasa interna de retorno por encima del 12%. Los riesgos de la operación están identificados y clasificados, pero no todos presentan medidas de mitigación. Las medidas de mitigación no incluyen indicadores, líneas de base o metas para monitorear su implementación.

III. Adicionalidad: Una cooperación técnica fue otorgada para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto.

HONDURAS:
PROGRAMA DE AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE PUERTO CORTÉS (HO-L1037)

MATRIZ DE RESULTADOS				
Objetivo del Programa	<p>El objetivo general del Programa es mejorar la capacidad y eficiencia de las operaciones de Puerto Cortés, promoviendo la mejora de la integración física internacional y contribuyendo de esta manera para el desarrollo económico y social sostenible de Honduras. En particular, se apunta a: (i) reducir los costos de operación y los costos de tiempo de los buques y mercaderías, así como posibilitar el desarrollo de las operaciones logísticas típicas de las terminales especializadas (contenedores y graneles orgánicos); (ii) evitar riesgos de contaminación producida por operaciones con graneles e interferencias con el tránsito urbano, mediante el uso de equipamiento especializado y almacenamiento en el puerto. Para el logro de los objetivos propuestos, se prevé el financiamiento de dos componentes básicos: (i) la construcción y equipamiento de una Terminal de Contenedores especializada; y (ii) la elaboración de diseños para la construcción de una Terminal de Graneles Orgánicos especializada. Ello se complementará con acciones específicas de fortalecimiento institucional para asegurar el uso eficiente de la nueva infraestructura.</p>			
Indicador de Resultados	Unidad Medición	Línea Base (2008)	Meta (2013)	Observaciones
Aumento de Productividad en Muelle				
Incremento de productividad en la transferencia de contenedores en muelle especializado.	Movimientos por buque y hora de atraque (mov/buque.hora)	30	50	Meta para primer año de habilitación de las obras de la Terminal de Contenedores
Reducción del tiempo medio de atraque de buques portacontenedores Lo-Lo en el puerto.	Horas/por buque (Ta)	9.0	5.7	Meta para primer año de habilitación de las obras de la Terminal de Contenedores
Reducción del tiempo de Espera de los Buques				
Reducción de los tiempos de espera de buques portacontenedores Lo-Lo.	Tiempo de espera respecto de Tiempo de atraque (Te/Ta)	0.35	0.01	Meta para primer año de habilitación de las obras de la Terminal de Contenedores
Reducción de los tiempos de espera de buques graneleros y carga general.	Tiempo de espera respecto de Tiempo de atraque (Te/Ta)	0.52	0.07	Meta para primer año de habilitación de las obras de la Terminal de Contenedores

Indicador de Resultados	Línea Base (2008)	2011	2012	2013	Observaciones
Apoyo Técnico y Fortalecimiento de la Capacidad de Gestión de la ENP					
Terminal de Graneles Orgánicos (TGO) definida y diseñada	0%		100%		
Personal Gerencial y Técnico contratado y capacitado	0%	20%	40%	100%	
Sistema de Mantenimiento Preventivo diseñado e implantado	0%			100%	Meta para primer año de habilitación de las obras de la Terminal de Contenedores
Programas y Planes de Seguridad diseñados e implantados en el puerto.	0%		50%	100%	

**PROGRAMA DE AMPLIACION Y MODERNIZACION DE PUERTO CORTÉS
(HO-L1037)**

**PLAN DE ADQUISICIONES¹
(Miles US\$)**

	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje			Pre-calificación (Si/No)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	BCIE %	Local %		Publicación de aviso específico de licitación	
1. BIENES									
1.1 Equipamiento Terminal de Contenedores.	67,500	LPI	Ex-ante	50	50	--	No	Marzo 2012	

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje			Pre-calificación (Si/No)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	BCIE %	Local %		Publicación de aviso específico de licitación	
2. OBRAS									
2.1 Dragado y Relleno	35,000	LIL	Ex-ante	57	43	0	No	Febrero 2011	
2.2 Construcción Terminal de Contenedores	105,000	LPI	Ex-ante	68	32	0	Sí	Septiembre 2010 Febrero 2010	Precalificación Liticitación

¹ Se deben incluir todos los contratos del proyecto aún si no son financiados por el Banco e indicando quién los financia.

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje			Pre-calificación (Si/No)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	BCIE %	Local %		Publicación de aviso específico de licitación	
3. CONSULTORÍA									
ADMINISTRACION									
1.1 Administración (UCP)	500	SCI	Ex_ante	62	38	0	No	Noviembre 2010	
1.2 Administración (comité de evaluación)	200	SCI	Ex_ante	100			No	Enero 2010	
1.3 Administración (FCA)	3500	SBCC	Ex_ante	62	38	0	No	Julio 2008	proceso realizado en revisión
1.4 Auditoría Financiera	500	SBCC	Ex_ante	50	50	----	No	Noviembre 2010	
SUPERVISION									
1.5 Supervisión Obras Muelle de Contenedores	3,300	SBCC	Ex_ante	50	50	----	No	Septiembre 2010	
1.6 Supervisión Obras Dragado y Relleno	700	SBCC	Ex_ante	50	50	-----	No	Septiembre 2010	
FORTEALECIMIENTO INSTITUCIONAL									
1.7 Asistencia estructura nuevas unidades mant. y amb.	1,000	SCI	Ex-ante	50	50	----	No	Junio 2011	
1.8 Asistencia estructura nuevas unidades Plan Portuaria y Comercialiación	500	SCI	Ex_ante	50	50	----	No	Junio 2011	
1.9 Elaboración Programas y Planes de Seguridad	250	SCI	Ex_ante	50	50	----	No	Junio 2011	
1.10 Implementación Plan Gestión Ambiental y Social y H&S	400	SCI	Ex_ante	50	50	----	No	Junio 2011	
1.11 Estudio tarifario	250	SCI	Ex_ante	50	50	----	No	Junio 2011	

LPI: Licitación Pública Internacional; **LIL:** Licitación Internacional Limitada; **LPN:** Licitación Pública Nacional; **CP:** Comparación de Precios; **CD:** Contratación Directa; **AD:** Administración Directa; **CAE:** Contratación a través de Agencias Especializadas; **AC:** Agencias de Contrataciones; **AI:** Agencias de Inspección; **CEIF:** Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; **CPO/COT/CPOT:** Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación-transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (en inglés BOO/BOT/BOOT); **CBD:** Contratación Basada en Desempeño; **CEGB:** Contrataciones con Préstamos garantizados por el Banco; **PSC:** Participación de Comunidades en las Contrataciones; **SBQC:** Selección Basada en Calidad y Costo; **SBQ:** Selección Basada en Calidad **SBOF:** Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC:** Selección Basada en Menor Costo; **SCI:** Selección Individual de Consultor; **SQC:** Selección Basada en las calificaciones de los Consultores; **SD:** Selección Directa.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/_/10

Honduras. Préstamo ____/BL-HO a la Empresa Nacional Portuaria
Programa de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la Empresa Nacional Portuaria, como Prestatario, y con la República de Honduras, como Garante, para otorgarle al primero un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de ampliación y modernización de Puerto Cortés. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$94.500.000, que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, corresponde a un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el __de _____ de 2010)

LEG/SGO/CID/IDBDOCS#2026997
HO-L1037

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/_/10

Honduras. Préstamo ____/BL-HO a la Empresa Nacional Portuaria
Programa de Ampliación y Modernización de Puerto Cortés

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la Empresa Nacional Portuaria, como Prestatario, y con la República de Honduras, como Garante, para otorgarle al primero un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de ampliación y modernización de Puerto Cortés. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$40.500.000, que formen parte de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco, corresponde a un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el __ de _____ de 2010)

LEG/SGO/CID/IDBDOCS#2027015
HO-L1037