

HONDURAS

PROGRAMA VIAL DEL CORREDOR AGRÍCOLA TEGUCIGALPA-PUERTO CASTILLA

(HO-L1033)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Rafael Acevedo (INE/TSP), Jefe de Equipo; Miroslava de Nevo (INE/TSP); Trinidad Zamora (CHO/TSP); Miguel Coronado (LEG/SGO); Deyanira Laguna (Consultora) y Caterina Vecco (INE/TSP).

ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Antecedentes y Resultados	2
B.	Objetivo, Componentes y Costo	5
C.	Matriz de Resultados y Principales Indicadores.....	8
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	9
A.	Instrumentos Financieros.....	9
B.	Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación.....	9
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	11
A.	Resumen de Medidas de Implementación	11
B.	Resumen de Medidas para el Monitoreo de Resultados.....	12

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

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1	Plan de Adquisiciones http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1977408
	Plan Operativo Anual (POA) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1973909
3.	Esquema de Monitoreo y Evaluación http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1977392
4.	Informe de Gestión Ambiental y Social Programa (IGAS) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1970701
5.	Evaluación Económica del Proyecto http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1972717
6.	Plan de Ejecución del Proyecto http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1977478

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CO	Capital Ordinario
DGC	Dirección General de Caminos
EBP	Estrategia del Banco para el País
FOE	Fondo para Operaciones Especiales
FV	Fondo Vial
GGPE	Grupo Gerencial Proyectos y Ejecución
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social de Proyecto
MEMR	Microempresas de Mantenimiento Rutinario
OFID	Fondo OPEC para el Desarrollo Internacional
OPEC	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PG	Plan de Gobierno
PMAS	Planes de Manejo Ambiental y Social
POA	Plan Operativo Anual
RV	Red Vial
RVP	Red Vial Principal
SEFIN	Secretaría de Finanzas
SERNA	Secretaría de Recursos Naturales
SOPTRAVI	Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
UGA	Unidad de Gestión Ambiental

RESUMEN DEL PROYECTO
HONDURAS
PROGRAMA VIAL DEL CORREDOR AGRÍCOLA
(HO-L1033)

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS				
Prestatario: República de Honduras			Financiamiento (CO)	Financiamiento (FOE)
Organismo Ejecutor: Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)		Plazo de amortización:	30 años	40 años
Fuente	Programa	Período de Gracia	5,5 años	40 años
IDB (OC)	US\$ 35.000.000	Período de Desembolso:	5,5 años	5,5 años
IDB (FOE)	US\$ 15.000.000	Tasa de interés:	Ajustable * *	0.25%
OPEC	US\$ 25.000.000	Inspección y Vigilancia		N/A
A. Local	US\$ 2.000.000	Comisión de Crédito		N/A
TOTAL	US\$ 77.000.000	Moneda: Dólares estadounidenses.		
ESQUEMA DEL PROYECTO				
Objetivos y Descripción del Programa: El objetivo general del Programa es la mejora sostenible de las condiciones del transporte de carga y pasajeros en el corredor agrícola. Los objetivos específicos son: (i) reducir los costos de operación y tiempos de viaje; (ii) incrementar la integración regional del país a través de las mejoras en accesibilidad; y (iii) mejorar las condiciones de vida de la población de las zonas dentro del área de influencias del proyecto. Para lograr estos objetivos, el programa se estructura con las siguientes componentes: (i) administración, estudios y supervisión; (ii) rehabilitación y pavimentación del corredor agrícola entre Gualaco y Puerto Castilla (aproximadamente 180 kms.) incluyendo rehabilitación de sus puentes y seguridad vial; (iii) apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión; y (iv) mantenimiento rutinario a través de microempresas de mantenimiento con pobladores indígenas de la zona. El corredor agrícola comunica Tegucigalpa, la capital con el Departamento de Olancho y con el Atlántico de Honduras.				
Condiciones Contractuales Especiales: (a) previas al primer desembolso: (i) presentación de evidencia sobre la contratación de una firma encargada de gerenciar y administrar el proyecto (¶2.6) y (b) durante la ejecución del Proyecto: (i) presentación de los POA y obligaciones de mantenimiento de las obras y bienes (¶Enlace electrónico 3 –Esquema de Monitoreo); y (ii) obligación de obtener antes de la licitación de la obra correspondiente, la licencia ambiental y los planes de manejo social y ambiental (¶2.3).				
Excepciones a la Política del Banco: Ninguna				
El proyecto califica como:		SEQ[] PTI [X] Sector [] Geographic[X] Headcount []		
Adquisiciones: Las adquisiciones y contrataciones previstas en el Programa se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas para la adquisición de bienes y obras financiados por el BID (GN-2349-7), de julio de 2006 y las Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el BID (GN-2350-7) de julio de 2006.				
Fecha Verificación de ESR: 26 de noviembre de 2008				

* La comisión de crédito, y la 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 de 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 semestre comprendido en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes y Resultados

- 1.1 **Antecedentes.** La infraestructura Vial. La red de caminos de Honduras tiene una longitud de 14.036 Km., de los cuales 3.276 Km. (23%) corresponden a la red vial principal, 2.555 km (18%) a la red secundaria y 8.205 km (59%) a la red vecinal. La red principal se encuentra pavimentada en un 78% y la red secundaria en un 16%. El transporte por carretera es el principal medio de movilización de personas y bienes con que cuenta el país. Los indicadores de red muestran una baja densidad de red pavimentada y de red total respecto a población y superficie, ubicándose entre los países con menor desarrollo de red vial de Centroamérica.
- 1.2 La extensión y condición de la Infraestructura Vial según su superficie de rodadura:

Red Vial de Honduras 2006
por Superficie de Rodadura y Condición
(Longitud en Kilómetros)

CATEGORIA	CAMINOS PAVIMENTADOS				CAMINOS NO PAVIMENTADOS			TOTAL	Porcentaje
	CA	CH	DT	SUB-TOTAL	MS	TI	SUB-TOTAL	RED VIAL	
BUENO	473	42	284	799	2.812	354	3.166	3.965	28%
REGULAR	974	185	367	1.526	4.088	336	4.424	5.950	43%
MALO	564	7	80	651	2.738	733	3.471	4.122	29%
A.- TOTAL RED OFICIAL	2.011	234	731	2.976	9.638	1.423	11.061	14.036	100%
Porcentaje	67%	8%	25%	100%	87%	13%	100%	-	-
				21%			79%	100%	-

CA : Concreto Asfáltico
CH: Concreto Hidráulico
DT: Doble Tratamiento Superficial
MS: Material Selecto
TI: Tierra

- 1.3 El sector agropecuario es el más importante de la economía hondureña, sin embargo la posibilidad de expansión productiva sostenible se ve reducida por varios factores entre los cuales se puede mencionar las dificultades de transporte y acceso hacia la mayoría de las zonas productivas del país debido a la deficiente infraestructura vial existente en y hacia dichas zonas. Las zonas más productivas del país se encuentran ubicadas en los departamentos de Atlántida (valle del Aguan), Olancho (valles de Agalta y Guayape) y de El Paraíso (valle de Jamastrán) e incluyen zonas ganaderas y de producción de banano, café, aceite de palma africana, maíz, frijoles, comestibles, hortalizas, frutas, etc. Como complemento a éste programa, el Banco está ejecutando el Programa de desarrollo Productivo Rural (PRONEGOCIOS - 1919/BL-HO) que apoya la productividad y competitividad agrícola en el departamento de Olancho.
- 1.4 La Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) tiene a su cargo la formulación, coordinación, ejecución y evaluación de las políticas relacionadas con el sector vial, las concesiones de obras públicas, el urbanismo, el transporte aéreo, marítimo y terrestre, y el sector vivienda. En el nivel ejecutivo, la

gestión del sector vial como tal es responsabilidad de: (i) la Dirección General de Carreteras (DGC) para la construcción de obras y gestión de la red, con el apoyo del Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución (GGPE) y (ii) el Fondo Vial (FV)¹ para el mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia de la red vial. El FV es un organismo desconcentrado que inició operaciones en 2000, con el principal objetivo de asegurar el sostenimiento financiero y la ejecución continuada y adecuada del mantenimiento de la red. Las asignaciones al fondo se presentan a continuación, así como la red atendida, en el cual se puede observar como se han ido incrementando la asignación presupuestal y la atención de la red vial desde su creación.

Registro Histórico de Atención Física

Año	Presupuesto asignado al FV (US\$ millones)	Incremento Porcentual	Kilómetros Red Oficial	Kilómetros Atendidos	Porcentaje de Red Atendida
2000	28.0		13,603	2,837	21%
2001	32.4	15%	13,603	4,587	34%
2002	30.1	-7%	13,603	5,739	42%
2003	33.0	10%	13,603	7,479	55%
2004	36.1	9%	13,720	6,705	49%
2005	37.0	3%	13,720	6,916	50%
2006	38.5	4%	14,036	5,844	42%
2007	45.7	19%	14,036	7,250	52%
2008	55.2	34%	14,036	11,259	80%

1.5 La responsabilidad del manejo de proyectos viales en el área ambiental y social es de la Unidad de Gestión Ambiental (UGA), la que tiene capacidad de realizar estudios de impacto ambiental y social, en cumplimiento de la legislación hondureña en la materia, para luego poner a consideración de la Entidad rectora en la materia, la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA) la clasificación de los proyectos y los planes de mitigación ambiental correspondientes.

1.6 **Justificación y estrategia del proyecto.** En el marco del “Plan de Gobierno” (PG), presentado por el Gobierno ha establecido objetivos específicos para adecuar la infraestructura vial buscando hacer más competitivo al país y promoviendo la actividad económica. En este contexto, ha priorizado explícitamente la reconstrucción, rehabilitación, pavimentación, ampliación y mantenimiento de la red vial principal del país. Dentro de estas prioridades se ha incluido la rehabilitación y pavimentación del corredor Agrícola, para mejorar el acceso desde los centros de producción a los mercados. Este corredor se inicia en Tegucigalpa y llega hasta Puerto Castilla en la costa norte, comunicando los Departamentos de Francisco de Morazán, Olancho y Colón, y se integrará con el Corredor Turístico (El Progreso-Tela-Ceiba-Sabá-Tocoa-Puerto Castilla). El proyecto es de gran importancia para el país debido a que mejorará las condiciones de transporte. (ver mapa). Hacia el futuro

¹ El FV se creó por Decretos Legislativos N° 131/93 y 286/98 del Congreso Nacional, con los objetivos de: (i) asegurar el sostenimiento financiero y la ejecución continuada del servicio de mantenimiento de la red; (ii) captar recursos financieros para ser utilizados en mantenimiento rutinario y periódico de la red; (iii) promover una mayor participación del sector privado en la solución de los problemas del servicio de mantenimiento vial; y (iv) fomentar la generación de empleo y crear fuentes de trabajo en el área rural mediante el Programa de Microempresas (red pavimentada) y el Programa de Peones para la limpieza del derecho de vía (red no pavimentada).

se prevé la extensión del corredor hacia el sur comunicándolo con los departamentos de Valle y Choluteca. La rehabilitación de este tramo forma parte del esfuerzo del Gobierno de Honduras para mejorar la carretera entre Tegucigalpa, Juticalpa, Catacamas, por un lado y por el otro, la comunicación, entre la Capital y el Valle del Aguan. En general los problemas actuales están relacionados con las reducidas velocidades de operación debido al mal estado de los tramos en estudio (carpeta de material selecto) que generan altos costos de operación de vehículos y tiempos de viaje por el mal estado de la ruta.

- 1.7 Los beneficios resultantes incluyen una mayor accesibilidad y transitabilidad, la reducción de tiempos de viaje y costos de operación y la mejora en la seguridad de viaje, pero más importante aún será la aparición de una oferta de transporte más amplia y variada, mejor acceso a los mercados de productos y bienes y disponibilidad de servicios sociales, entre otras. Esta accesibilidad apoyara los esfuerzos del gobierno en materia de la mejora de la competitividad del país
- 1.8 **Estrategia del País.** Busca fortalecer la expansión y mejorar la infraestructura con acciones orientadas a reducir los costos de transporte y mejorar la accesibilidad y seguridad, incrementando la competitividad. El Plan de Gobierno (PG) establece la prioridad que se debe dar al mantenimiento, rehabilitación, construcción, mejoramiento de la Red Vial (RV) conformada por las carreteras que contribuyan al turismo y la producción del país. SOPTRAVI ha venido trabajando en definir un plan de inversiones a corto y mediano plazo dando prioridad al desarrollo del corredor agrícola, para aumentar la conectividad y competitividad de su economía.
- 1.9 El PG establece la prioridad que se debe dar al mantenimiento, rehabilitación, construcción y mejoramiento de la RV para mejorar la competitividad, además de servir como conducto que permita la expansión y sostenibilidad del sector turismo del país, que en conjunto propician el desarrollo socioeconómico y cultural de las zonas rurales y por ende, mejora la calidad de vida y el ingreso de sus habitantes, lo que incide directamente en una reducción de los índices de pobreza.
- 1.10 **Estrategia del Banco.** El Programa es consistente con la estrategia del Banco (EBP) para Honduras 2007-2010², que tiene como objetivo general contribuir a consolidar un proceso de crecimiento económico inclusivo que impulse la reducción de la pobreza, el mejoramiento de las condiciones de vida de la población y la generación de oportunidades para los sectores mas rezagados. Los ámbitos de acción del Banco para contribuir con el objetivo general son: a) mejora del clima de inversión; b) mejora de la competitividad; c) formación de capital humano; y d) fortalecimiento institucional y manejo de riesgos. Dentro del segundo ámbito de acción el Banco tiene como estrategia: (i) apoyar los programas de inversión de infraestructura básica, tanto en transporte, como en energía.
- 1.11 El Programa propuesto es consistente con la EBP de: (i) apoyar la rehabilitación y expansión del sistema de transporte que facilite y garantice el transporte de mercancías y productos de y hacia los centros de consumo, producción y

² BID: Estrategia de País con Honduras (2007-2010).

exportación; (ii) mejorar la integración física y económica de los sectores rurales tradicionalmente postergados, contribuyendo al esfuerzo de reducción de la pobreza facilitando el incremento en la cobertura y eficiencia de servicios sociales.

- 1.12 **Justificación de la participación del Banco.** La infraestructura vial muestra una brecha entre la oferta y demanda de atención de la RVP a cargo de SOPTRAVI. Este programa, con un alcance físico de aproximadamente 180 km, equivalente al 5% de la RVP apoya el proceso de su recuperación, en consonancia con los objetivos y las políticas definidas tanto en el PG como en la estrategia del Banco. La infraestructura vial requiere: (i) mejorar la transitabilidad de la red vial; (ii) desarrollar la conectividad de las redes viales de transporte, entre sí; y (iii) dar sostenibilidad de mediano y largo plazo a su rehabilitación, mantenimiento y operación.
- 1.13 El Programa responde a la necesidad de brindar a las comunidades rurales una infraestructura y servicios de transporte que garanticen una accesibilidad permanente a servicios sociales y gubernamentales, servicios económicos y comerciales y oportunidades de empleo y de generación de ingresos, dotando a las áreas rurales de caminos, con estándares técnicos adecuados para las necesidades de la demanda y que, si cuentan con el mantenimiento apropiado, brindan continuidad en su operación.

B. Objetivo, Componentes y Costo

- 1.14 El objetivo general del Programa es la mejora sostenible de las condiciones del transporte de carga y pasajeros en el corredor agrícola. Los objetivos específicos son: (i) reducir los costos de operación y tiempos de viaje; (ii) incrementar la integración regional del país a través de las mejoras en accesibilidad; y (iii) mejorar las condiciones de vida de la población de las zonas dentro del área de influencia del proyecto.
- 1.15 Para lograr estos objetivos, el programa se estructura con las siguientes componentes: (i) administración, estudios y supervisión; (ii) rehabilitación y pavimentación del tramo del corredor agrícola entre Gualaco y Puerto Castilla (aproximadamente 180 km) incluyendo rehabilitación de sus puentes y seguridad vial; (iii) apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión; y (iv) mantenimiento rutinario a través de microempresas de mantenimiento con pobladores indígenas de la zona. El corredor agrícola comunica Tegucigalpa, la capital de Honduras con el Departamento de Olancho y con el Atlántico de Honduras.
- 1.16 El tramo Telica-San Francisco de la Paz (long 21.5 Km.) fue rehabilitado y las obras se concluyeron recientemente. El tramo San Francisco de la Paz – Gualaco (long 30.7 Km.) se encuentra en proceso de rehabilitación, con recursos propios. El proyecto consistiría en la rehabilitación de la carretera Gualaco- Bonito Oriental- Puerto Castilla, ramal a Trujillo.

- 1.17 El monto previsto es de US\$77 millones, de los cuales el Banco financiará US\$ 50 millones, el Fondo de la OPEC para el Desarrollo Internacional (OFID), financiará US\$25.0 millones y el gobierno aportaría US\$2.0 millones de contrapartida local para cubrir gastos financieros e impuestos. Los principales resultados esperados y que son parte esencial para la mejora de la competitividad de la economía son: (i) el mejoramiento de la transitabilidad del Corredor Agrícola y facilitación de acceso de productos de esa zona hacia el centro del país y hacia la costa atlántica; (ii) disminución de los costos de operación y de tiempos de viajes; y iii) reducción de los niveles de accidentalidad vial



- 1.18 Los componentes del programa comprenden:

Componente 1 - Ingeniería y administración

- 1.19 *Estudios y diseños de ingeniería:* que comprende los gastos asociados con los estudios técnicos (diseños de ingeniería, ambientales, sociales y económicos) del tramo Bonito Oriental – Pto Castilla, ramal Trujillo. *Administración:* Incluye los gastos correspondientes a la contratación de la firma gerenciadora (¶2.6) del Programa: *Otros Estudios* y consultorías necesarias para los demás componentes del Programa y para estudios de preinversión de futuras operaciones. *Supervisión:* financiará los contratos de supervisión de las obras del programa y será realizada por empresas de consultoría especializadas en supervisión técnica de obras viales, que garantizará el cumplimiento de los cronogramas de trabajo, calidad de las obras y las especificaciones técnica. *Auditorías:* financiará el costo de las auditorías financieras independientes así como las auditorías socio-ambientales.

Componente 2 – Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión

- 1.20 Este componente está dirigido a: (i) mejorar la capacidad de gestión sobre la infraestructura de transporte de SOPTRAVI para el desarrollo de sistemas de gestión vial y su implementación; provisión de equipamiento informático, capacitación en temas socioambientales de proyectos viales; revisión y actualización de manuales y guías técnicas y socio-ambientales; (ii) Apoyar la Planificación Vial, entre otros, con el levantamiento del inventario vial de, al menos, 1.000 km de la RVP pavimentada, capacitación del personal de SOPTRAVI en la aplicación de modelo HDM4; gestión técnica y financiera de la vialidad que permitirá realizar los inventarios de las

necesidades de mantenimiento de cada una de las carreteras, cuantificar las cantidades de obras de mantenimiento requeridas, estimar los requerimientos financieros para el mantenimiento de la red y realizar un control y actualización de las labores de mantenimiento realizada en cada una ella, talleres de capacitación, etc.; (iii) actualizar los aspectos técnicos aplicados, en particular los relacionados al seguimiento de la condición de la red rehabilitada y los sistemas aplicables a la planificación vial; y (iv) apoyar la tercerización de medición de indicadores de estado de la red con una Universidad por seleccionar, a través de la incorporación de equipos para medición (deflectómetro, rugosímetro, entre otros) cuya adquisición se financiará con el préstamo No 1907/BL-HO.

Componente 3. Costos Directos

- 1.21 El Programa incluye la rehabilitación de 180 km del corredor agrícola; actividades de seguridad vial y; mantenimiento rutinario, de conformidad con el siguiente desglose:
- 1.22 Rehabilitación del corredor agrícola: El Programa rehabilitará aproximadamente 180 km correspondiente al tramo del corredor agrícola entre Gualaco – Pto Castilla. Las obras buscan recuperar la accesibilidad física, dando a los caminos condiciones operativas y de transitabilidad apropiadas a los vehículos que circulan por esa vía. La rehabilitación comprenderá la conformación de la superficie de ruedo, actividades de bacheo, pavimentación con doble tratamiento asfáltico, remoción de derrumbes y deslizamientos, pequeñas obras de estabilización y contención de laderas, mejoramiento del sistema de drenaje, limpieza de alcantarillas, cunetas control de la erosión, y actividades de seguridad vial, entre otras. Incluye señalización, 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 al impacto. Asimismo, incluye la rehabilitación de los puentes ubicados en la carretera.
- 1.23 Mantenimiento Vial: Esta actividad se iniciará inmediatamente después de la rehabilitación de la carretera. El programa financiará hasta dos años de mantenimiento de los tramos intervenidos mediante la conformación y contratación de microempresas de mantenimiento rutinario (MEMR) a través del Fondo Vial, buscando incorporar a la comunidad Pech. Incluye el desarrollo de procedimientos prácticos y de bajo costo de mantenimiento rutinario. Bajo este componente se analizarán los costos de mantenimiento, las modalidades de constitución de MEMR, integración, rendimiento y sistemas de contratación

Componentes 4 y 5 Imprevistos y Gastos Financieros

- 1.24 *Imprevistos y Gastos Financieros*: Dentro de este rubro se incluye un 8% de imprevistos para las obras viales y los gastos financieros.
- 1.25 **Costos**. El costo total del Programa será de US\$77 millones, de los cuales US\$50 millones (64.9%) serán financiados por el Banco; US\$25 millones (32.5%) por la OFID y los restantes US\$2.0 millones (2.6%) serán aportados por la contraparte

local. Los costos estimados del Programa, desglosados por componentes, se presentan en el cuadro siguiente, en miles de US\$:

Componentes	BID	OFID	GHO	Total
1.0 Ingeniería y Administración	5,200	2,500	200	7,900
1.1 Estudios y diseños de ingeniería	400			400
1.2 Administración	1,000		200	1,200
1.3 Otros Estudios y Preinversión	1,000			1,000
1.4 Supervisión de Obras	2,500	2,500		5,000
1.5 Auditorías Financieras y Ambientales	300			300
2.0 Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión	1,800	-	-	1,800
2.1 Marco Gestión Ambiental y Social	300			300
2.2 Apoyo a la planificación vial	1,500			1,500
3.0 Costos Directos	39,500	22,500	-	62,000
3.1 Rehabilitación carretera Gualaco-Bonito Oriental	28,500	22,500		51,000
3.2 Rehabilitación de la carretera Bonito Oriental-Puerto Castilla	10,000			10,000
3.3 Mantenimiento de la carretera Gualaco-Pto Castilla	1,000			1,000
4.0 Imprevistos	3,500			3,500
5.0 Gastos Financieros		-	1,800	1,800
5.1 Comisión de Compromiso			600	600
5.2 Intereses			1,200	1,200
TOTAL	50,000	25,000	2,000	77,000

C. Matriz de Resultados y Principales Indicadores

- 1.26 Los resultados esperados estarán relacionados con la provisión de condiciones sustentables de circulación de personas y mercancías. En particular, se espera contribuir a la mejora de la accesibilidad física y transitabilidad existente, lo cual resultará en un mayor aprovechamiento de, y acceso a, servicios públicos y sociales, una reducción de los costos de transporte, reducción de los tiempos de viajes y mayor confiabilidad del servicio. Todos estos beneficios han sido evaluados y cuantificados en otros programas similares. El beneficiario principal será la población rural. SOPTRAVI será beneficiario directo del fortalecimiento institucional, resultando en una mejora de la eficacia de la gestión vial.
- 1.27 Los principales resultados esperados de esta operación son: (i) la accesibilidad permanente de la carretera rehabilitada en el programa; (ii) disminución de los tiempos de viajes, e (iii) incremento del tránsito. En el mediano plazo, se espera obtener resultados en el nivel de actividad económica, la diversificación y ampliación productiva y la reducción de la pobreza.
- 1.28 El Proyecto califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI), por aplicación del criterio geográfico, dado que 75% de la población residente en el área de influencia del proyecto - la región oriental del país - se encuentra abajo de la línea de pobreza y de ellos el 58% son pobres extremos.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos Financieros

- 2.1 El Programa será ejecutado bajo la modalidad de Préstamo de Inversión y con un plazo de desembolso de cinco años y medio.

B. Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación

- 2.2 Las obras de rehabilitación de la red vial principal existente serán sencillas del punto de vista de ingeniería, dado que se trata del mejoramiento y pavimentación de una carretera existente, sin problemas de derecho de vía. En este contexto, no se esperan impactos socio-ambientales negativos de importancia que pudieran poner en riesgo el entorno natural o a pobladores ubicados en el área de influencia directa e indirecta donde se ejecutarán las obras. El Programa prevé la ejecución de planes de manejo ambiental para cada tramo de obra, para cubrir todos los impactos relacionados con obras civiles de esta naturaleza. Los programas específicos de mitigación, para las condiciones de la zona se relacionan con: (i) la posible afectación de la comunidad indígena Pech en la zona de El Carbón, para la cual se ha incorporado un componente de apoyo dentro del programa que incluye la conformación de microempresas de mantenimiento vial y el apoyo a la capacidad de gestión de la comunidad; (ii) la posible afectación de un relicto de bosque seco, para el cual se financiará un estudio de evaluación de su importancia ecológica y de propuestas de manejo, en caso de que se justifique; y (iii) la realización de actividades de apoyo para un manejo adecuado y desarrollo forestal en los municipios del proyecto. El Informe de Gestión Ambiental y Social del Proyecto³ (IGAS) que se presenta como anexo a este documento, incluye los detalles correspondientes. El presupuesto para la mitigación de los impactos identificados y los planes de manejo se han incluido en los presupuestos individuales de los contratos.
- 2.3 Como riesgos adicionales se identificaron la posible infracción de normas y parámetros de desempeño ambiental y social, así como el incremento en la naturaleza de los impactos por desastres naturales y falta de planes de contingencia adecuados. Para mitigar estos riesgos, además de financiar los programas específicos, el Programa incluye recursos para el fortalecimiento de la gestión ambiental y social en SOPTRAVI, los cuales están dirigidos a financiar actividades relacionadas con la gestión, y capacitación, con el fin de fortalecer y mejorar la capacidad de gestión socio-ambiental y de respuesta a desastres naturales. Asimismo, está prevista la contratación de consultorías para garantizar una adecuada supervisión socio ambiental de las obras y la preparación de manuales técnicos de manejo social y ambiental de obras viales. SOPTRAVI deberá gestionar la obtención de licencias ambientales para cada tramo que se licite así como preparar y dar seguimiento a los planes de manejo ambiental correspondientes.

³ <http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1970701>

- 2.4 En el mismo sentido de reducir el riesgo por tormentas tropicales se prevé la revisión de los diseños de ingeniería para asegurar que los sistemas de manejo hidráulico son adecuados. Durante la operación, el componente de mantenimiento por medio de microempresas, buscará implementar prácticas de mantenimiento rutinario que aseguren que los drenajes se mantengan en buenas condiciones.
- 2.5 **Riesgo Fiduciario.** En términos institucionales y fiduciarios no se anticipan problemas dada la experiencia del ejecutor en programas similares. SOPTRAVI ejecuta presupuestos importantes y cuenta con experiencia en la ejecución de obras contratadas con el sector privado. SOPTRAVI contará con el apoyo de empresas para la supervisión de las obras. Se han previsto acciones de fortalecimiento institucional para reforzar su estructura organizacional y su capacidad de gestión.
- 2.6 **Riesgos de ejecución.** Se identificó como riesgo problemas en ejecución relacionados a las deficiencias de información confiable de costos de obra, posibles retrasos o inconsistencias en la información sobre flujo de fondos y falta de capacidad interna en SOPTRAVI para manejar el Programa con los recursos propios disponibles⁴. Para mitigar estos riesgos, se ha acordado: (i) la contratación de una firma gerenciadora nacional, que apoye a SOPTRAVI en todos los temas relacionados con ejecución; (ii) la implementación de los sistemas UEPEX-SIAFI y SEPA e incluir recursos para la capacitación del personal de SOPTRAVI; y (iii) la creación de una base de datos de costos de obra y mantenimiento confiables, en forma coordinada entre SOPTRAVI y el Fondo Vial.
- 2.7 Por otra parte, el Programa asignará recursos para fortalecer la capacidad de SOPTRAVI en la planificación y gestión de la red vial a su cargo y la revisión de los diseños de ingeniería. Los riesgos ambientales y técnicos se minimizarán mediante la aplicación de diseños y procedimientos de ejecución y control que aseguren la protección ambiental, durabilidad y preservación de los caminos rehabilitados.
- 2.8 **Otros Riesgos.** Existe el riesgo de que OFID no apruebe el cofinanciamiento del programa y se reduzca la disponibilidad de recursos. Aún cuando esto suceda, el programa sigue siendo viable pero sería necesario reducir su alcance y se concretaría la construcción de los tramos Gualaco-San Esteban y San Esteban-El Carbón. Para finalizar el corredor sería necesario a futuro programar dentro de la estrategia con Honduras, una nueva operación suplementaria.
- 2.9 **Viabilidad Económica.** Para la evaluación del corredor, se corrió el modelo HDM-III con los datos proyectados de flujo vehicular con el fin de estimar los ahorros de costo vehicular y tiempos de viaje. El análisis arrojó una tasa interna de retorno de 18.7% y un VAN de 30 millones de dólares descontando los flujos al 12%, contando con que el terminado de la vía es con doble tratamiento

⁴ La capacidad institucional de SOPTRAVI fue evaluada para las operaciones recientemente aprobadas (1907/BL-HO; 1910/BL-HO y 2017/BL-HO) y como resultado se ratificó la necesidad de contar con el apoyo de la empresa gerenciadora.

asfáltico. Analizando la información con aumento de costos del 20% o reducción de los volúmenes de tráfico en un porcentaje similar, se obtienen rentabilidades económicas del orden de un 15%.⁵

- 2.10 **Esquema de mantenimiento y sostenibilidad de las inversiones:** Según experiencias de otros países, el mantenimiento rutinario ha probado ser suficiente para que el camino alcance la vida útil esperada y dar estabilidad a las labores técnicas realizadas en la rehabilitación de los caminos, esta metodología será impulsada en este programa para lo cual se tiene previsto contratar el mantenimiento rutinario mediante microempresas de mantenimiento rutinario, quienes recibirán apoyo en su formación y adiestramiento.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Resumen de Medidas de Implementación

- 3.1 El prestatario de esta operación es la Republica de Honduras y SOPTRAVI, será el organismo ejecutor, quien actuará por intermedio del Grupo Gerencial Proyectos y Ejecución (GGPE) dependiente de la Dirección General de Caminos (DGC). La GGPE cuenta con el apoyo de una firma especializada, financiada con recursos provenientes de préstamos anteriormente financiados por el BID.
- 3.2 **Esquema de Ejecución.** SOPTRAVI, a través del GGPE estará a cargo de la contratación de obras, bienes y servicios, la fiscalización de contratos de obra y la supervisión de estudios, y del seguimiento al cumplimiento de los estándares técnicos y ambientales definidos. El Fondo Vial estará a cargo de todas las actividades relacionadas con el mantenimiento. En lo que respecta las funciones de administración del Programa, la entidad ejecutora también será responsable por: (i) la formulación de los planes operativos anuales (POA); (ii) la formulación del presupuesto anual; (iii) la gestión financiera y en especial la programación financiera; (iv) la verificación de los presupuestos de obra; (v) la elaboración de pliegos de licitación; (vi) la coordinación y evaluación de la ejecución de las obras; y (vii) la coordinación con la Secretaría de Finanzas (SEFIN) a fin de asegurar la asignación oportuna de los recursos de contrapartida.
- 3.3 **Supervisión de contratos.** SOPTRAVI cuenta con suficiente experiencia en supervisión de contratos de rehabilitación de carreteras. En este Programa, la supervisión técnica y ambiental se realizará por firmas consultoras privadas; éstas deberán contar con experiencia probada en la materia, y designar un especialista ambiental encargado de velar por el efectivo cumplimiento de las especificaciones previstas en los pliegos de condiciones y los Manuales Ambientales.
- 3.4 **Adquisición de bienes y servicios.** La adquisición de bienes y servicios, la contratación de obras y la selección y contratación de servicios de consultoría, se

⁵ Informe de Evaluación Económica <http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1972717>

realizarán de conformidad con las Políticas del Banco GN-2349-7 y GN-2350-7. El plan de adquisiciones adjunto presenta el detalle de los procesos de contratación que se utilizarán en el programa.

B. Resumen de Medidas para el Monitoreo de Resultados

- 3.5 Evaluación y Seguimiento. El esquema de monitoreo incluye misiones de administración, informes de progreso semestrales, el plan operativo anual y auditorías anuales externas. El Banco realizará al menos una misión de Administración anual que buscará mantener un monitoreo técnico, ambiental, financiero y operativo adecuado. SOPTRAVI deberá presentar al Banco 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.
- 3.6 SOPTRAVI será responsable por la elaboración de informes periódicos de supervisión que incluyan información referente a los indicadores de resultado e indicadores intermedios. Específicamente, los informes a ser presentados por SOPTRAVI deberán incluir: (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; (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; (vi) una sección identificando posibles desarrollos o eventos que pudieran poner en riesgo la ejecución del Programa a futuro (en base a los principales riesgos identificados); (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.
- 3.7 La recolección de información y datos necesarios para monitorear la evolución del Programa estará a cargo de GGPE. Vale la pena aclarar la GGPE cuenta con la capacidad necesaria tanto para la recolección de datos como para la preparación de los informes de progreso. Estos resultados se evaluarán mediante una serie de indicadores técnicos objetivos especificados en el Marco de Resultados que serán determinados antes, durante y después de la realización del Programa y permitirán la actualización del Informe de Seguimiento de Desempeño del Proyecto (ISDP).
- 3.8 **Fondo Rotatorio.** Para efectuar los desembolsos del Programa se establecerá, de acuerdo con los procedimientos del Banco, un fondo rotatorio equivalente al 5% del monto del préstamo. SOPTRAVI deberá presentar al Banco los informes semestrales de la situación del fondo rotatorio, dentro de los 60 días posteriores al cierre de cada semestre calendario, controlará el uso del fondo y preparará las solicitudes de desembolso, en nombre del Prestatario.
- 3.9 **Auditoría externa.** Durante todo el período de ejecución SOPTRAVI presentará anualmente al Banco los estados financieros del Programa. La auditoría externa del Programa será efectuada por una firma de auditores independientes aceptable

al Banco y de acuerdo con sus requerimientos, en base a los lineamientos establecidos en los TdR para auditoría externa de proyectos financiados por el BID (Documento AF-400 o el que lo reemplace). En la selección y contratación de la firma, se utilizarán los procedimientos establecidos en el documento de licitación de auditoría externa (Documento AF-200 o el que lo reemplace). Los costos de la auditoría formarán parte del costo del Programa y serán financiados con los recursos del préstamo del Banco.

- 3.10 **Seguimiento Ambiental.** Para el acompañamiento durante la ejecución de las obras se contratará una firma supervisora con capacidad en temas sociales, de seguridad y salud ocupacional y medio ambiente. Como complemento se prevé igualmente la realización de Auditorías Ambientales anuales por firmas calificadas externas.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ANEXO CONFIDENCIAL

CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@iadb.org

HONDURAS
PROGRAMA VIAL DEL CORREDOR AGRICOLA
TEGICIGALPA-PUERTO CASTILLA
(HO-L1033)

Marco de Resultados / Matriz de Indicadores

Objetivo del Proyecto	El objetivo general del Programa es la mejora sostenible de las condiciones del transporte de carga y pasajeros en el corredor agrícola. Los objetivos específicos son (i) reducir los costos de operación y tiempos de viaje; (ii) incrementar la integración regional del país a través de las mejoras en accesibilidad; y (iii) mejorar las condiciones de vida de la población de las zonas dentro del área de influencias del proyecto		
Indicador de Resultados	Línea Base	Meta	Comentarios
Reducción de costos de operación vehicular			
Reducir el costo de operación vehicular entre Gualaco-San Esteban			
Automóvil	US\$ 0,50	US\$ 0,28	
Autobús	US\$ 0,54	US\$ 0,43	
Camión: Medio	US\$ 0,64	US\$ 0,54	
Pesado	US\$ 0,97	US\$ 0,72	
Reducción del tiempo de viaje			
- Reducir el tiempo medio de viaje de los usuarios, entre Gualaco-San Esteban (L42KM) en un 30%.	60 minutos	42 minutos	.
- Reducir el tiempo medio de viaje de los usuarios, entre San Esteban-Bonito Oriental (Long 88 KM) en un 33 %.	132 minutos	88 minutos	
Reducir el tiempo medio de viaje de los usuarios, entre Bonito Oriental-Trujillo (Long 50.8 km) en un 26%.	66 minutos	50 minutos	

	Base	2010	2011	2012	2013	2014	
Componente. Obras Civiles							
<u>Productos</u>							
- Rehabilitación carretera Gualaco-San Esteban	km	13	21	8			
-Rehabilitación carretera San Esteban-Bonito Oriental	km	26	44	18			
Pavimentación carretera Bonito Oriental-Pto Castilla-Trujillo	km			40	10		
<u>Resultados finales</u>							
- mejoran las condiciones de transitabilidad de la infraestructura vial del corredor agrícola	8.0		6.0	4.3	2.0	2.0	Medido con el Índice de Rugosidad Internacional (IRI) de la red intervenida por el Programa
Componente. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión							
<u>Productos</u>							
- Apoyo a la Unidad de Planificación vial	0	20%	20%-	20%	20%	20%	
- Formación de microempresas	0	-	100%				
- Mantenimiento	0	-		129 km	169 km	179 km	
- fortalecimiento de la unidad de gestión ambiental y social en SOPTRA-VI	0	25%-	25%-	50%			
Apoyo a la comunidad PECH			50%	50%			
- Apoyo a la Gestión Vial del SOPTRA-VI	0	100%					
<u>Resultados finales</u>							
- mejora la gestión de la conservación vial de las carreteras beneficiadas por el Programa	Bien: 0% Regular: 40% Mal: 60%	20% 40% 40%	58% 12% 30%	94% 6% 0%	100% 0% 0%	100%	Estado de conservación de la red vial intervenida por el Programa

HONDURAS
PROGRAMA VIAL DEL CORREDOR AGRÍCOLA
(HO-L1033)

Resumen de Plan de Adquisiciones

Descripción	Costo Estimado (miles US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento e Porcentaje		Pre- calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
1. Obras								
1. Obras de Rehabilitación Carretera Gualaco-San Esteban-Bonito Oriental	51.000	LPI	ex-ante	55%	45%	No	Septiembre 09	Pendiente

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
2. Servicios de Consultoría								
1. Supervisión rehabilitación carretera Gualaco-San Esteban –Bonito Oriental	3.600	SBCC	ex-ante	50%	50 %	No	Junio 2009	Pendiente
2 Diseños de Ingeniería pavimentación Bonito oriental –Pto Trujillo- Pto Castilla	200	SBCC	ex-ante	100%		No	Mayo 2010	Pendiente
3. Diseños Obras de Seguridad Vial	25	SCC	ex-ante	100%		No	Mayo 2009	Pendiente
4. Auditoria Financiera	200	SBCC	ex-ante	100%		No	Agosto 2009	Pendiente

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
5. Auditoria Ambiental	60	SCC	ex-ante	100%		No	Abril 2010	Pendiente
6.Consultoría Manejo Forestal	100	SCC	ex-ante	100%		No	Junio 2009	Pendiente
7.Consultoría Comunidad Pech	38	SCC	ex-ante	100		No	Septiembre 2011	Pendiente
8. Unidad de Planificación Evaluación y Gestión (UPEG)	25	SCC	ex-ante	100		no	Febrero 2010	Pendiente
9.Contratación Firma gerenciadora	1.000	SBCC	ex-ante	100			Noviembre 2010	Pendiente

LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo SBC: Selección Basada en Calidad; SBOF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en Menor Costo; SCC: Selección Basada en Calificación de los Consultores; SD: Selección Directa.