



Project Completion Report



Suplemento Programa Emergencia Vial
HONDURAS
Project Number: HO0164
Loan: 1053/SF-HO

Impreso en : 2006-07-17 13:06:14

PCR



Table of Contents

Información General	1
1.1. Objetivo de Desarrollo	1
1.2. Datos Básicos	1
1.3. Resumen de Calificaciones	2
1.4. Cronología del Proyecto	3
1.5. Documentos de Referencia	4
Memorando del Banco	5
2.0 Presentación del Proyecto	5
2.1. Análisis de resultados (productos , efectos e impactos)	6
2.1.2. Efectos (outcomes) e impactos del proyecto	8
2.2. Análisis de la implementación	11
2.2.3. Análisis de factores críticos para el éxito del proyecto	16
2.2.4. Análisis de gestión del proyecto y lecciones aprendidas	17
2.3. Análisis de Sostenibilidad	18
2.3.2. Sostenibilidad del proyecto	20
2.5. Bases para la Evaluación Ex-post	24
2.6. Otras lecciones aprendidas y recomendaciones	24
Memorando del Ejecutor	26
3.1. Memorando del Ejecutor	26
Minutas del CRG	27
4.1. Minutas CRG (Acta del Comité de Revisión Gerencial)	27
Anexos	28
Anexo 1A - Fuente de Financiamiento (Montos en US\$ miles)	28
Anexo 1B - Calendario de Inversiones (Montos en US\$ miles)	28
Anexo 1C - Información Financiera y Estados Financieros Auditados	29
Anexo 2 - Ultimo ISDP	29
Anexo 3 - Información del LMS	29



Table of Contents

Anexo 4 - Ayuda Memoria del Taller de Terminación de Proyecto	29
---	----



Información General

■ ■ 1.1. Objetivo de Desarrollo

- Las características y la capacidad estructural de la red oficial de caminos y puentes afectados por Huracán Mitch, rehabilitadas y las condiciones de caminos mejoradas.

■ ■ 1.2. Datos Básicos

Nombre del Proyecto	Suplemento Programa Emergencia Vial		
Número de Proyecto	HO0164	Modalidad	PGOM
País	HO	Sector	TR
Fecha de Aprobación	2000-02-02	Fecha de Término	2006-01-23
Agencia(s) Ejecutora(s)	SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTEY VIVIENDA		
Monto del Préstamo/CT Original	\$26,800,000.00		
Monto del Préstamo/CT Actual	\$26,800,000.00		
Monto Cancelado del Préstamo/CT	\$0.00		
Costo Total del Proyecto (BID) (Actual)	\$31,700,000.00		
Costo Total del Proyecto (BID) (Original)	\$31,700,000.00		



Número de Préstamo/CT	Monto Original	Monto Cancelado	Monto Actual
1053/SF-HO	\$26,800,000.00	\$0.00	\$26,800,000.00

Personnel

Nombre de los Especialistas en la Sede	ADOLFOR, MATTHEWT, JOSEA
Nombre de los Especialistas en la Representación	CESARC, TRINIDADZ
Autor del Memorando del Banco	ZAMORA, TRINIDAD D.
Autor del Memorando en el Organismo Prestatario/Ejecutor	Irma Lilliam Castillo y Vicente Zúniga
Posición del autor del memorando del ejecutor	Coordinadora Proyectos BID; Coordinador Firma Apoyo al GGPE

1.3. Resumen de Calificaciones

1.3.1. Calificaciones del PCR

Por el Banco	Cal.	Por el Prestatario / Organismo Ejecutor	Cal.
• Efectividad en el Desarrollo (OD)	E	• Efectividad en el Desarrollo (OD)	
• Implementación del Proyecto (PI)	S	• Implementación del Proyecto (PI)	
• Fortalecimiento Institucional/Organizacional (FTO)	R	• Fortalecimiento Institucional/Organizacional (FTO)	
• Sostenibilidad (S)	P	• Sostenibilidad (S)	
• Desempeño del Organismo Ejecutor (DE)	S	• Desempeño del Banco (DB)	

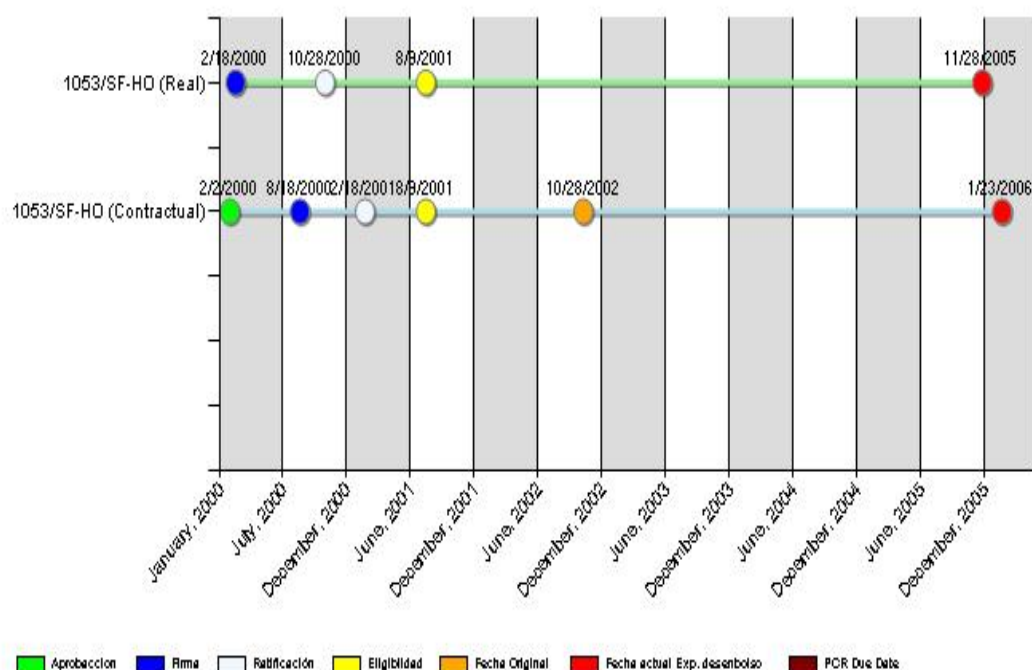


1.3.2. Calificaciones de los Ultimos 10 ISDPs (PI , SU, OD)

2001 Dec.	2002 Jun.	2002 Dec.	2003 Jun.	2003 Dec.	2004 Jun.	2004 Dec.	2005 Jun.	2005 Dec.	2006 Jun.
S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
H	H	H	H	H	H	H	H	H	H
P	P	P	P	P	P	P	P	HP	HP

PI = Progreso de la Implementación , SU = Supuestos , OD = Objetivos de Desarrollo

1.4. Cronología del Proyecto



Fecha del Taller de Inicio (Arranque) :

Fecha de Evaluación de Medio Término :

Fecha de Taller de Terminación de Proyecto : 10/10/2005



■ ■ 1.5. Documentos de Referencia

Estrategia de País	
Actualización de la Estrategia de País	
Revisión de Cartera del Sector	
Ayudas Memoria Misiones Rev. Cartera	
Ayudas Memoria Misiones Administr.	
PCR - Anexo Documental	



Memorando del Banco

■ ■ 2.0 Presentación del Proyecto

■ ■ 2.0.1. El problema, el proyecto y su contexto

A. 1. El Contexto de la Operación:

1.1. En 1998 el Banco se encontraba preparando una operación en apoyo a un programa de rehabilitación y sostenibilidad de la red vial. Con una de las redes más desarrolladas en la región, los elementos de política de ese Programa hacían énfasis en el fortalecimiento institucional, en la puesta en marcha de un Fondo de Mantenimiento Vial, y en la incorporación y manejo adecuado de los aspectos ambientales en los proyectos viales. Como consecuencia del huracán Mitch, ocurrido en octubre de 1998, las necesidades y prioridades sectoriales cambiaron radicalmente. En el plazo inmediato, el énfasis debió estar en la recuperación acelerada de la capacidad de uso de la red y posteriormente en la reconstrucción y rehabilitación de la misma.

1.2. Para atender la emergencia en el corto plazo, el Banco aprobó en enero de 1999, el Préstamo 771/OP-HO: Proyecto de Emergencia para la Infraestructura Vial y de Agua Potable por US\$28.7 millones, incluyendo US\$18.8 millones de recursos FOE mas US\$7 millones reformulados de otras operaciones y US\$2.9 millones de aporte local, con dos Subproyectos: Sector Vial y Sector Agua Potable, con US\$15.8 millones sólo para el subcomponente de rehabilitación vial. Estos recursos fueron insuficientes para atender la solicitud el GOH por US\$44.1 millones. Por lo tanto, el Directorio del Banco aprobó la solicitud para que, de acuerdo con la disponibilidad efectiva de recursos FOE, la Administración pudiera regresar posteriormente al Directorio con una propuesta para incrementar el financiamiento del Banco. Las obras viales financiadas por el anterior Préstamo 1029/SF-HO Subprograma de Emergencia Vial terminaron en marzo de 2002, restaurando 618.5 km más prioritarios de la red vial. Los proyectos contenidos en el Programa responden a la priorización de obras de reconstrucción que el gobierno de Honduras presentó en su Plan Maestro de Reconstrucción y Transformación Nacional, presentado en marzo de 1999 en la reunión del Grupo Consultivo en Estocolmo, Suecia.

2. El Problema de la Red Vial Post Mitch:

2.1. Con una inversión importante realizada en la década de los 90s, Honduras obtuvo el calificativo de ser el país de la región centroamericana con las mejores carreteras pavimentadas. Esta situación cambió bruscamente el 31 de octubre de 1998, fecha en la que ocurrió el desastre nacional ocasionado por el Huracán Mitch, que fue históricamente el más destructivo de todos los huracanes que haya pasado por Honduras; la infraestructura vial sufrió daños considerables. Lluvias constantes durante 5 días ocasionaron enormes daños a la economía y a la infraestructura nacional. Más de 100 puentes fueron destruidos o dañados, así como varios tramos del 60% de la red vial principal y secundaria pavimentada, el 20% de las carreteras secundarias y terciarias no pavimentadas y el 70% de la red vial rural.

2.2. Las consecuencias del Huracán Mitch fueron catastróficas para la infraestructura en Honduras. Los daños afectaron a la totalidad de los sectores, pero se ha dejado sentir con especial fuerza sobre la infraestructura vial. Los efectos adversos del desastre sobre la producción, empleo, turismo, exportaciones, y la actividad económica en general, son extremadamente importantes. El impacto económico principal se produjo en el sector agrícola y de infraestructura. En el primer caso se registraron daños masivos a plantaciones de cultivos comerciales (banano, cítricos, palma



africana), con el consiguiente impacto en la balanza comercial. En el segundo caso, se estimó que un 70% de la red vial, incluyendo aproximadamente 1.900 kilómetros de la red primaria pavimentada, fue afectada; alrededor de 100 puentes quedaron totalmente destruidos o inhabilitados, nueve de ellos en la ciudad de Tegucigalpa; igualmente la red secundaria sufrió daños considerables y se creó una falla en la carretera Tegucigalpa-San Pedro Sula, a la altura de Taulabé. La reparación oportuna de los daños a la infraestructura vial es un elemento clave para minimizar y mitigar los costos económicos y sociales del desastre.

3. El nuevo Proyecto de Rehabilitación Vial (PO-1053/SF-HO Suplemento Programa Emergencia Vial)

3.1. En enero de 2000, el Directorio del Banco aprobó un financiamiento adicional para el sector vial por US\$26.8 millones (PO-1053/SF-HO: Suplemento Programa de Emergencia Vial). Con la aprobación de estos recursos, la contribución del Banco para apoyar la rehabilitación de la red vial en Honduras alcanzó US\$42.6 millones. A pesar de ser un financiamiento complementario al PO-1029/SF-HO, se implementó sin aplicar las "Directrices de Política Operativa" para situaciones de emergencia provocadas por desastres naturales inesperados, aprobadas por el Banco el 11 de noviembre de 1998 (Documento GP-92-15 del 1 de diciembre de 1998) y los "Procedimientos de Adquisiciones GS-601 de marzo de 1999". Dado que pasó más de un año de la situación de emergencia, su implementación fue dentro de un marco normal (revisión ex-ante) y con aprobación del Banco, la auditoría concurrente fue cambiada por una auditoría financiera anual.

3.2. Posteriormente se otorgaron cofinanciamientos, administrados por el Banco, por parte del Gobierno de Suecia para la construcción del puente Estocolmo en Tegucigalpa, de 150 metros de longitud por US\$1.9 millones (GRT/FS-8750-HO) y US\$1.0 millón (GRT/AE-8388-HO) del Gobierno de Austria, para la construcción de 4 puentes en áreas rurales.

3.3. El Programa contempló dos componentes para lograr los objetivos planteados. El primer componente fue destinado para financiar las actividades de reconstrucción y rehabilitación de tramos en la red primaria y secundaria, construcción y reparación de puentes y la reparación de la falla en Taulabé. El segundo componente fue destinado para financiar servicios de consultoría necesarios para supervisión de obras, revisión de estudios finales de ingeniería, auditoría financiera concurrente y fortalecer institucionalmente a SOPTRAVI.

■ ■ 2.1. Análisis de resultados (productos , efectos e impactos)

■ ■ 2.1.1. Productos (outputs) obtenidos

■ ■ 2.1.1.1. Análisis de indicadores de producto

- 1. Carreteras de la red primaria y secundaria restauradas y mejoradas.

Planificado

- 1.1. Rehabilitación de 60 kilómetros de carreteras primarias: 16 kilómetros finalizados a diciembre de 2003 y 44 kilómetros a diciembre de 2004.
- 1.2. Reconstrucción y pavimentación de 47 kilómetros de la red secundaria realizada al final del segundo semestre de 2003.
- 1.3. Reparación del sitio de la Falla de Taulabe realizada para el final del primer semestre de 2003.

Logrado

- 1.1. Se rehabilitaron y reconstruyeron 60 kilómetros de carreteras primarias pavimentadas con un costo total de US\$13.83 millones: (i) Pavimentación Valle de Ángeles-San Juan de Flores y Acceso a San Juancito con un total de 18.8 kms, terminó en Dic.03, a un costo de US\$3.13 millones; (ii) Reconstrucción de la



carretera Santa Elena-Cedeño de 34.2 kms, terminó en Mar.05 a un costo de US\$ 7.73 millones; (iii) Rehabilitación de la Carretera Tegucigalpa-Catacamas, Sección Sansone-El Gunábano de 7 kms, terminada en Ago.05, a un costo de US\$2.97 millones.

1.2. Se reconstruyeron y pavimentaron 44 kms de la red secundaria a un costo de US\$9.34 millones. (i) El tramo Choluteca-Marcovia-Los Mangles de 15.8 kms finalizó en Feb.04, a un costo de US\$5.87 millones; y (ii) Pavimentación Carretera Comayagua-La libertad de 27.75 kms, terminó en Feb.04, a un costo de US\$3.47 millones.

1.3. Se realizó la reparación en un tramo de 1,050 metros para solucionar la Falla de Taulabé de la carretera Tegucigalpa-San Pedro Sula, terminó en Jun.03, a un costo de US\$1.12 millones.

Análisis

Estas obras de rehabilitación de carreteras dañadas por el huracán Mitch, en octubre de 1998, complementan las obras realizadas con el préstamo 1029/SF-HO para cubrir la emergencia en la infraestructura vial solicitada por el GOH al Banco. Los tramos rehabilitados por un total de 105 kilómetros y US\$24.29 millones de costo total, responden a nuevas prioridades definidas en el Plan Maestro de Reconstrucción y Transformación Nacional, presentado por el GOH en Estocolmo en marzo de 1999 en la reunión del Grupo Consultivo. Durante la preparación de la operación se había estudiado el financiamiento del proyecto, además de la reparación definitiva del sitio de falla de Taulabé, la rehabilitación de cuatro tramos de carreteras y tres puentes. En base a lo dispuesto en el Reglamento Operativo del Programa, el Prestatario solicitó al Banco la inclusión de los tramos incluidos en el Plan de Reconstrucción Nacional, de Santa Elena-Cedeño y Comayagua-La Libertad en sustitución de los tramos Tegucigalpa-Talanga-Río Dulce y el tramo Tegucigalpa-El Picacho-El Hatillo-Limones incluidos en la lista del Informe de Proyecto. También se acordó la cancelación del proyecto CA-5 Sur, Sección Germania-Km 14 Derimasa por problemas de invasores en el derecho de vía. Las metas, en cuanto al volumen físico, se cumplieron aunque el inicio de las obras se postergó por tres años por falta de diseños finales de ingeniería para convocar a las licitaciones. Cabe mencionar que a raíz del reciente huracán Beta, dos de las carreteras (Choluteca-Marcovia-Los Mangles y Santa Elena-Cedeño) quedaron inundadas pero no sufrieron daño por su adecuada construcción; sí provocaron deslizamientos en el tramo montañoso donde se ubica la carretera Valle de Ángeles-San Juan de Flores por los efectos de este huracán.

2. Construcción y reparación de puentes realizada.

Planificado

- 2.1. Construcción de 390 metros de puentes de dos vías de tráfico realizada: 120 metros al final del primer semestre de 2003, 270 metros en el segundo semestre de 2004.
- 2.2. Reparación del puente colgante Choluteca (260 metros) realizada al final del segundo semestre de 2003.
- 2.3. Construcción de un puente colgante vehicular de 60 metros realizada para el final del segundo semestre de 2004.
- 2.4. Construcción de un puente peatonal de 50 metros realizada para el final del segundo semestre de 2004.

Logrado

Se construyeron 6 puentes y se rehabilitó el puente Choluteca, para un total de 460 metros lineales. Dentro de éstos, el Puente Estocolmo fue co-financiado por el Gobierno de Suecia, y los puentes en áreas rurales fueron financiados directamente por el Gobierno de Austria. El detalle de las obras de puentes:

- (i) Puente Yeguaré de 120 mts y US\$1.12 millones de costo, reconstrucción terminada en Mar. 05.
- (ii) Puente Estocolmo de 165 mts y US\$2.14 millones de costo, construcción que terminará en abril de 2006;
- (iii) Puente colgante Choluteca de 260 mts y US\$1.65 millones de costo, reparación terminada en Abr. 04; y
- (iv) Puentes rurales: Río Lempa, Sinuapa, puente colgante Juncil y el peatonal de Angostura con un total de 190 mts y US\$0.78 millones de costo, construcción finalizada en enero de 2006.



Análisis

El Programa de Inversiones original apoyado por el Banco se estimó con un costo total de US\$31.7 millones para el período 2000-2002, incluyendo el aporte local. Este monto fue complementado posteriormente con un financiamiento del Gobierno de Suecia por SEK 16 millones (US\$1.9 millones) y del Gobierno de Austria por US\$1.0 millón. Estos dos últimos financiamientos exclusivamente dirigidos a la construcción y supervisión de puentes. La ejecución del puente Estocolmo es otro ejemplo de una eficiente coordinación entre donantes. El Gobierno de Suecia había conseguido terminar en el año 2000 la reconstrucción de 11 puentes financiados con su programa de reconstrucción de puentes. El 12º puente (Estocolmo) quedó pendiente debido a problemas financieros, técnicos, administrativos y de coordinación interinstitucional. En un acuerdo entre el Banco y Asdi, junto con SOPTRAVI y el Municipio del Distrito Central, se logró relanzar el proyecto en 2003, para beneficio de una gran cantidad de ciudadanos que viven en Tegucigalpa y Comayagüela, las ciudades que forman el Distrito Central. Los recursos de Austria lograron financiar la construcción de puentes en el área rural, éstos sin el uso de recursos BID. Con estas obras se benefician pobladores de los Municipios de Concepción y Sinuapa del departamento de Ocotepeque, el Municipio de San Marcos de Caiquín del departamento de Lempira y el Municipio de Jesús de Otoro, del departamento de Intibucá, con más de 80,000 pobladores en áreas rurales de extrema pobreza. Todos los diseños de los puentes (Estocolmo y rurales) fueron financiados con fondos disponibles de otro préstamo del BID para preparar proyectos de preinversión.

■ ■ 2.1.1.2. Identificación de los productos logrados

- Como parte del Componente 1:
 - a. Se efectuó el 100% de la meta inicial de rehabilitación de carreteras primarias pavimentadas;
 - b. Se reconstruyó el 94% de la meta inicial de carreteras secundarias;
 - c. Se reparó la falla de Taulabé en una longitud de 175% de lo planificado;
 - d. Se reparó el 97% de la meta de metros lineales de puentes;
- Como parte del Componente 2:
 - a. Se obtuvieron estudios finales de ingeniería para la rehabilitación de 225 kilómetros de carretera.
 - b. Se hizo la contratación de dos especialistas ambientales para apoyar a la UGA en supervisión de manejo ambiental de los proyectos y coordinación con SERNA.

■ ■ 2.1.2. Efectos (outcomes) e impactos del proyecto

■ ■ 2.1.2 Objetivos de desarrollo

- | | |
|---|--|
| <p>■ Las características y la capacidad estructural de la red oficial de caminos y puentes afectados por Huracán Mitch, rehabilitadas y las condiciones de caminos mejoradas.</p> | <p>1. Al finalizar cada obra, los costos promedios de operación vehicular en las carreteras que se mejoran o rehabilitan, se habrán reducido en un 35%. (línea de base: para cada obra el costo promedio se ha calculado antes de iniciar los trabajos).</p> <p>2. Al finalizar cada obra, el tiempo de viaje se ha reducido en un 20% en las carreteras rehabilitadas y mejoradas (línea de base: para cada obra el tiempo de viaje se ha medido antes de iniciar los trabajos).</p> <p>3. Al finalizar cada obra, la rugosidad de la superficie de rodadura de las carreteras mejoradas y rehabilitadas se disminuye en un 30%. (línea de base: para cada obra la rugosidad se ha medido antes de iniciar los trabajos).</p> |
|---|--|



■ 2.1.2.1. Análisis de indicadores de efecto (outcome)

- A.** 1. Los costos promedio de operación vehicular expresados en US\$/kilómetro/vehículo, calculados al primer trimestre de 2005, se redujeron de 0.53 a 0.37, que representan un 27% en promedio en la red mejorada: (i) Los costos para el transporte de carga y pasajeros se redujeron de 0.57 a 0.42, o sea un 26.4% en promedio; mientras que los costos de operación de los automóviles de redujeron de 0.43 a 0.26 ó sea en un 39.53%.
2. (i) El tiempo promedio de viaje en las carreteras mejoradas se ha reducido en un 49.1%; y (ii) El tránsito promedio diario (TPDA) se incrementó en un 8%, que es mayor al 4.9% estimado en las carreteras mejoradas y restauradas incrementándose el comercio y turismo en las poblaciones beneficiarias.
3. El índice de rugosidad internacional (IRI), de 10.4 antes de iniciar la reconstrucción en 1999, se redujo a 2.1 en promedio, debido al cambio en la superficie de rodadura o sea al estándar aplicable a las características de caminos mejorados y pavimentados, según especificaciones internacionales, mejorando además, la seguridad vial y comodidad del tránsito vehicular.

NOTA: La fuente de información para los datos es la Unidad de Planificación UPEG de SOPTRAVI. Los valores usados como línea de base fueron calculados tomando como base el Inventario de la Red Vial de 1999 y los datos para la medición de los indicadores provino de la información levantada en cada uno de los proyectos por el personal de la UPEG al finalizar dichos proyectos. También en la mayoría de los contratos de obra y supervisión se acordó que los contratistas debían proporcionar información sobre algunos de los indicadores, con la cual se completó el análisis. (Esta misma fuente de información se utilizó en las secciones 2.1.2, 2.1.2.2 y 2.1.2.3)

■ 2.1.2.2. Identificación de efectos intermedios (outcomes) e impactos iniciales

- A.** Efectos Intermedios: el 100% de los municipios beneficiados, que incluyen una población de 1.75 millones de habitantes en Tegucigalpa y en el centro, sur y occidente del país, han sido beneficiados con la rehabilitación y mejora de estas carreteras, y el tránsito vehicular puede ahora contar con una reducción de costos operativos del 27% en la red mejorada, una reducción del 40.7% del tiempo promedio de viaje y una mejoría en la seguridad vial. Como producto de las mejoras en las carreteras, pavimentación de calles de tierra, señalización horizontal y vertical, colocación de vialetas, señalización especial en zonas escolares y poblados, mejoramiento geométrico de intersecciones y el mejoramiento en el alineamiento horizontal y vertical de la carretera, se logró mejorar el nivel de seguridad vial en las mismas.

Impactos Iniciales: Durante la construcción de las obras se generaron empleos de mano de obra no calificada del lugar: 1,217 en forma directa y 4,295 en forma indirecta, beneficiarios provenientes de las zonas donde se ejecutaron las obras, y cuyos beneficiarios podrían formar microempresas para posteriormente efectuar el mantenimiento rutinario de las obras ejecutadas.

*La fuente de información para los datos es la UPEG. (Ver nota al final de sección 2.1.2.1)

■ 2.1.2.3. Identificación de los futuros efectos (outcomes) e impactos

- A.** Efectos Futuros: 10% en el incremento del tráfico comercial (buses, pickups y camiones), dentro de los 3 años después de haberse concluido todas las obras, con el consecuente comercio de productos locales al contar con carreteras nuevas pavimentadas.

*La fuente de información para los datos es la UPEG. (Ver nota al final de sección 2.1.2.1)

■ 2.1.2.4. Análisis de los supuestos (de productos a efectos)

- A.** Se establecieron los siguientes supuestos y condiciones para lograr el propósito y productos del proyecto: (i) El Gobierno de Honduras establece un plan ordenado de cooperación financiera y de apoyo de los países cooperantes para enfrentar la masiva rehabilitación de la infraestructura vial dañada por el Mitch; y (ii) El GOH mantiene el nuevo esquema de gerenciamiento de proyectos BID



que se ejecuta a través de Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución (GGPE). Para lograr la sostenibilidad de las inversiones se establece el supuesto básico de asignar al Fondo Vial recursos suficientes para el mantenimiento adecuado de la red vial nacional. En la reunión de los cooperantes de mayo de 1999 en Estocolmo, se definió la lista de proyectos a ser financiados tanto por el BID, y por los otros cooperantes para la reconstrucción vial. Asimismo, con el apoyo del nuevo préstamo 1106/SF-HO, se logra institucionalizar el GGPE, a partir de junio de 2003, esperándose para cuando termine su ejecución en el 2006, lograr la adecuación del Fondo Vial para mantenimiento de la red vial y la modernización del sector transporte para mejorar su competitividad.

■ 2.1.2.5. Pregunta piloto No.1 (opcional). Distribución de los beneficios del proyecto en la población objetivo

- A. No se observaron inequidades en la distribución de los beneficios en los municipios atendidos por el proyecto; son beneficios indivisibles.

■ 2.1.2.6. Pregunta piloto No.2 – (opcional). Efectos adversos del proyecto

- A. El único efecto adverso que se puede señalar es el retraso de casi tres años en la terminación de la totalidad de las obras del Programa. Dada la emergencia provocada por el Huracán Mitch, se comenzó a trabajar con diseños elaborados en tiempo muy limitado para la rehabilitación de fallas, razón por la cual las soluciones propuestas no siempre fueron definitivas, lo que provocó que no se pudieran atender de manera inmediata los proyectos en la etapa de emergencia. De igual manera, las recomendaciones ambientales no fueron identificadas oportunamente, por lo que se acordó incorporar una asignación global dentro las bases de licitación para financiar las obras de mitigación ambiental resultantes de estudios más detallados. Las obras consistieron en la recuperación de caminos existentes en áreas ya desarrolladas e intervenidas, y que los impactos ambientales y sociales adversos debido a la ejecución de las obras fueran localizados, de poca magnitud y de breve duración.

En relación al tema ambiental, en los estudios actualizados se incluyeron las experiencias ganadas en la ejecución del proyecto 1029/SF-HO, que fue el predecesor de este proyecto. Se adelantaron diseños para obras de mitigación ambiental y se incorporaron partidas específicas en los contratos de obra y de supervisión, lo que facilitó la ejecución.

■ 2.1.2.7. Pregunta piloto No.3 – (opcional). Contribución al logro de las metas nacionales / sectoriales / Estrategia de País

- A. Con la notable reducción de tiempos de viaje y costos de operación vehicular en los tramos de carreteras y puentes reconstruidos y mejorados, se logra el objetivo de la estrategia del Banco, para el sector y el país, de mitigar y reducir los costos ambientales y económicos causados por el huracán Mitch. Los proyectos del programa contribuyeron con los esfuerzos nacionales e internacionales de rehabilitación durante el período de reconstrucción post-Mitch. Sin embargo, Honduras todavía presenta muchas debilidades institucionales y vulnerabilidad para la prevención y mitigación de riesgos ocasionados por desastres naturales, las que actualmente se están atendiendo con un financiamiento del Banco Mundial.

■ 2.1.2.8. Pregunta piloto No.4 – (opcional). Adaptación del proyecto a cambios en el entorno

- A. Los objetivos del proyecto también son consistentes con la estrategia de reducir la pobreza, mejorar el clima de competitividad, y facilitar el comercio interregional, todos ellos mantenidos por los diferentes gobiernos de turno.

■ 2.1.2.9. Recálculo de la Tasa Interna de Retorno (TIR)

- A. Se utilizó el modelo HDM III (Modelo Estandarizado para el Diseño y Mantenimiento de Carreteras) originalmente desarrollado por el BM, para definir y priorizar las obras del Programa. La rentabilidad económica se mide por el Valor Actualizado Neto (VAN) al 12% y la Tasa Interna de Retorno (TIR) es maximizada al combinar el efecto de ahorro en rutas con los diferentes costos de las distintas opciones de mantenimiento. Durante la preparación de la operación, la selección de los



tramos por rehabilitar se realizó tomando en cuenta la población usuaria en la zona de influencia de los tramos dañados, los niveles de tránsito vehicular y las estimaciones de ahorros en los costos de operación de los vehículos. Las estimaciones del VAN y de la TIR para cuatro de los cinco tramos de la red vial incluidos en la lista original, los cuales representaban el 80% de los costos directos del mismo, oscilaban entre un mínimo de 29% y un máximo de 153%. Las altas tasas se deben a que son proyectos que pasan de superficie de rodadura de tierra a pavimentada. Las nuevas tasas calculadas muestran valores de rentabilidad económica superiores a las estimadas originalmente calculadas, como se muestran en el siguiente cuadro:

Evaluación Económica de los Principales Tramos del Proyecto

Tramo	Km.	Tráfico Promedio Diario (Veh/día)	Costo Financ. (US\$mill.)	VAN (US\$mil)	TIR%
Tegucigalpa – Rio Dulce (tramo Sansone – Guanábano)	7	12,126	2.30	80.47	45
Choluteca-Marcovia-Los Mangles	16	2,934	5.52	61.35	150
Santa Elena - Cedeño	33	1,757	8.19	10.67	29
Valle de Angeles- San Juan de Flores	19	566	2.99	12.63	66
Comayagua - La Libertad	28	1,185	3.20	26.21	153
Totales	103		22.20		

Estas tasas de rendimiento económico para los trabajos de rehabilitación reflejan los ahorros significativos en los costos de operación de los vehículos, que se espera obtener como consecuencia de reconstruir y mejorar los tramos dañados.

2.1.2.10. Recálculo de otros indicadores de evaluación económica

- A. La inclusión del nuevo cálculo del VAN, que refleja los altos beneficios económicos de la inversión realizada en cada uno de los tramos reconstruidos y mejorados con el proyecto, según las mediciones de tráfico realizadas en el primer trimestre de 2005, fue usado como una evaluación económica del proyecto.

2.1.2.11. Calificación de la efectividad del proyecto en términos de su objetivo de desarrollo (OD)

Teniendo en cuenta la totalidad de los análisis realizados en las secciones 2.1.1 y 2.1.2., califique la efectividad del proyecto en términos de su objetivo de desarrollo

☐ Muy Efectivo (ME) ☒ Efectivo (E) ☐ Poco efectivo (PE) ☐ Inefectivo (I)

- A. Este proyecto se califica de Efectivo, según los efectos e impactos inmediatos logrados al poner en servicio las obras. El objetivo de desarrollo se cumplió en lo que la red de caminos y puentes objetivos del Programa se rehabilitaron y se mejoraron de manera significativa las condiciones de los caminos tratados, reduciéndose los costos de operación vehicular, reduciéndose el tiempo de viaje en tales caminos, y disminuyendo la rugosidad de la superficie de rodadura de las carreteras más allá de los índices requeridos por el Programa.

2.2. Análisis de la implementación



2.2.1. Medición del desempeño del proyecto

2.2.1.1. Elementos para monitoreo y evaluación

1. Análisis de problemas	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
2. Estrategia de intervención	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
3. Identificación de efectos (outcomes) e impactos esperados	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
4. Identificación de productos (outputs) esperados	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
5. Indicadores de efectos (outcomes) esperados	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
6. Indicadores de productos (outputs) esperados	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
7. Línea de base de efectos (outcomes) esperados	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
8. Línea de base de productos (outputs) esperados	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
9. Supuestos de productos a efectos	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
10. Plan de monitoreo	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
11. Plan de adquisiciones	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
12. Calendario de inversiones	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A

2.2.1.2. Análisis de factores críticos del diseño

A. Factores Positivos: Los problemas, efectos, productos e indicadores fueron identificados en el diseño de esta operación complementaria, proponiendo una lista de tramos carreteros y puentes a reconstruir y a mejorar con este financiamiento adicional por US\$26.8 millones, aprobado en enero de 2002 con recursos FOE, a los que posteriormente se le sumó el cofinanciamiento otorgado por Suecia y Austria para la construcción de puentes. Con la aprobación de estos recursos, la contribución del Banco para apoyar la rehabilitación de la red vial en Honduras alcanzó US\$42.6 millones. La lista de proyectos originalmente previstos en el Informe de Proyecto se modificó luego de la reunión de los donantes en Estocolmo con una perspectiva más precisa de las necesidades, con lo cual ya se podían elaborar los diseños de construcción.

Factores Negativos: Luego del desastre, se creó el Gabinete de Reconstrucción Nacional para coordinar la ayuda y priorizar proyectos; sin embargo, la coordinación entre instituciones nacionales y donantes mostró grandes debilidades y duplicidad de esfuerzos y el listado de obras viales a reconstruir se efectuó en base a una evaluación preliminar de los daños y costos de las obras a rehabilitar.



Hubo una demora de 18 meses en hacer efectiva la elegibilidad para desembolsos. Hacia mediados de 2000, la Unidad Ejecutora había perdido a casi todo su personal de experiencia, su debilitamiento fue la principal causa para la demora en la obtención de la elegibilidad. Las cláusulas contractuales generales a cumplir fueron las normales. Para resolver este problema se diseñó el Programa de Fortalecimiento Institucional Sostenible del Sector Vial (1106/SF-HO) y con la implementación de éste se pudo acelerar la ejecución del proyecto y posibilitar el diseño de una nueva operación para el sector. La lección aprendida fue que es necesario revisar con mayor detenimiento la capacidad institucional del Ejecutor.

2.2.1.3. Lecciones aprendidas para el diseño (medidas adoptadas)

- A.
1. La inversión de recursos en el sector debe ser precedida por un ejercicio cuidadoso de identificación de las necesidades y de programación de las prioridades en el tiempo. La atención de necesidades puntuales, tal como se ha hecho durante el período de emergencia, contribuye a la asignación ineficiente de los recursos en el sector, y afecta desfavorablemente el valor económico de la red.
 2. Es necesario contar con una normativa o procedimientos vigentes para el caso de emergencias como la ocasionada por huracán Mitch, que claramente establezcan las medidas a adoptar y dirija la coordinación interinstitucional para eficientar los esfuerzos de cooperación y soporte.
 3. Para gerenciar el sector adecuadamente, SOPTRAVI debe contar con recursos humanos competentes y capacitados. La contratación de la preparación de los diseños, de la ejecución de las inversiones, y de la supervisión de los productos con el sector privado, encuentra a esa Secretaría en una situación de asimetría de información, de capacidad técnica, y sin los recursos necesarios para descargar las nuevas responsabilidades. Cabe mencionar que el Programa de Fortalecimiento Sostenible del Sector Vial (1106/SF-HO), en desarrollo actualmente, ha identificado y apoyado áreas concretas para mejorar la capacidad institucional de la organización. Con este programa se está evidenciado ya una transformación de SOPTRAVI y de su capacidad institucional para administrar la red vial, mejorando notoriamente el ritmo de ejecución de las operaciones bajo su responsabilidad.

2.2.1.4. Lecciones aprendidas para el diseño (medidas alternativas)

- A.
1. La labor de programación de los recursos y planificación sectorial debe incorporar el análisis de la capacidad de ejecución nacional, incluyendo de manera principal la capacidad instalada disponible en el sector privado para diseñar, ejecutar y supervisar las obras. Los mecanismos de seguimiento de esa capacidad por parte del sector público no permiten tener un cuadro actualizado de la capacidad efectiva que está disponible, y las licitaciones se asignan a empresas que tienen sus recursos ya comprometidos en otros proyectos.
 2. Las licitaciones de las obras de emergencia deben ser organizadas de manera que aprovechen la capacidad nacional disponible. Deben de adaptarse a procedimientos de licitación y contratación que además de permitir mayor competencia y eficiencia permitan la rápida contratación e inicio de las obras.

2.2.1.5. Información disponible durante la implementación del proyecto

Establecimiento de procesos y mecanismos para recolección y análisis de datos (fuente de datos, responsables, periodicidad y características de la información)	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
Recolección de información de línea de base de efectos	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
Recolección de información de línea de base de productos	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
Recolección, análisis y reporte de información sobre insumos	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A



disponibles y actividades realizadas

Recolección, análisis y reporte de información sobre productos generados por el proyecto y su contribución al logro de los efectos esperados

Bajo ☐ ☐ ☒ ☐ Alto ☐ N/A

Bajo ① ② ③ ④ Alto ☐ N/A

Recolección, análisis y reporte de información sobre efectos e impactos generados por el proyecto y su contribución a las metas establecidas en la estrategia de desarrollo sectorial y nacional

Bajo ① ② ③ ④ Alto ☐ N/A

■ 2.2.1.6. Análisis de factores críticos para medición de desempeño durante la implementación

- A.** La recolección de la información necesaria para determinar las líneas de base y generar la información sobre los productos y efectos logrados se facilitó con el reforzamiento de la GGPE y la UPEG con personal capacitado, así como con la implantación desde muchos años atrás en SOPTRAVI del sistema de administración vial para aplicar el HDM III y medir los beneficios económicos con y sin proyecto (línea base).

■ 2.2.1.7. Lecciones aprendidas en la implementación (medidas adoptadas)

- A.**
1. Los diseños deficientes y los procedimientos engorrosos de licitación y contratación de obras y servicios de consultoría atrasaron el período de ejecución del Proyecto alrededor de tres años. Los proyectos sólo deberían ser licitados sobre la base de diseños finales previamente revisados por la Supervisión con el fin de minimizar situaciones imprevistas. Los intentos tan naturales de reducir los costos en el tiempo con licitaciones basadas en diseños preliminares o conceptuales aumentan los plazos finales de ejecución y distorsionan las proyecciones de costo de los proyectos.
 2. Los plazos de licitación y de pagos a las empresas, innecesariamente largos y complejos, deben ser resueltos a través de las reformas de los procedimientos internos de SOPTRAVI y de los del Sector Público en Honduras.
 3. En la evaluación de las ofertas de una licitación pública deben de intervenir profesionales debidamente calificados para revisar en detalle las ofertas presentadas en apego a los pliegos aprobados por el Banco, a manera de evitar situaciones de protesta que puedan llevar a repetir una licitación con el consiguiente perjuicio en la implementación.

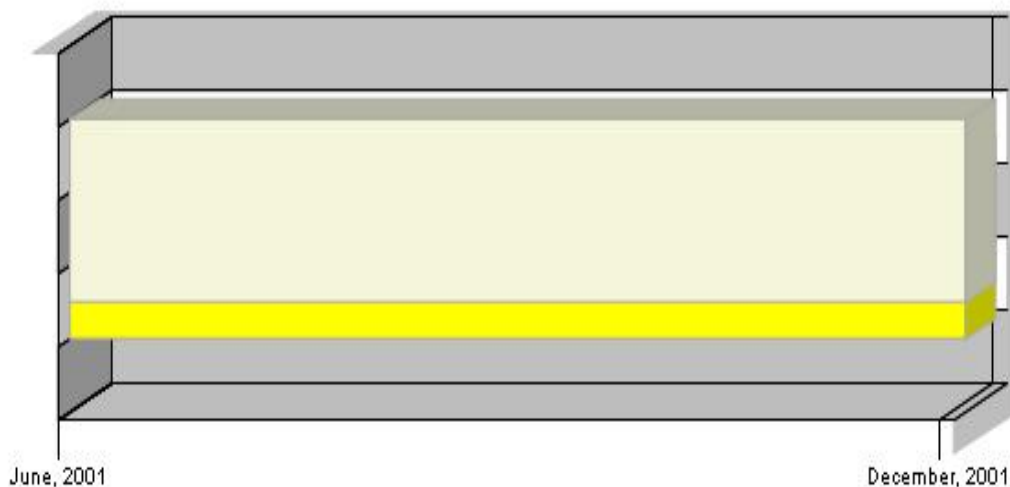
■ 2.2.1.8. Lecciones aprendidas para la implementación (medidas alternativas)

- A.**
1. Los esfuerzos de fortalecimiento institucional se han concentrado hacia el interior de SOPTRAVI, sin alcanzar al entorno externo del resto del sector público en el cual se desenvuelve, y por lo tanto los resultados logrados han sido muy parciales.
 2. Los costos enormes de los daños causados por el Huracán Mitch hacen necesario incorporar el análisis de la vulnerabilidad ambiental de la red y las obras en el diseño y ejecución de los proyectos y en el manejo de la red.
 3. El procesamiento de los pagos por parte de SOPTRAVI y SEFIN fue burocrático, engorroso, y muy lento. Fue requisito cumplir con una cantidad de trámites fuera de la institución ejecutora para pronunciamientos que no dieron mayor valor agregado, el procedimiento incluyó más de ochenta trámites o pasos, y los pagos tardaron en efectuarse entre 90 y 120 días a partir de la fecha de presentación de la factura por parte del contratista. Consecuentemente, los contratistas reflejan el costo de oportunidad del tiempo, y el del financiamiento de corto plazo, por medio de un incremento en los precios de las ofertas, y por ende en los costos finales de las obras.



■ ■ 2.2.2. Factores que afectaron la implementación del proyecto (según ISDP)

Factores que afectaron la ejecución del proyecto según el período en que fueron reportados en el ISDP

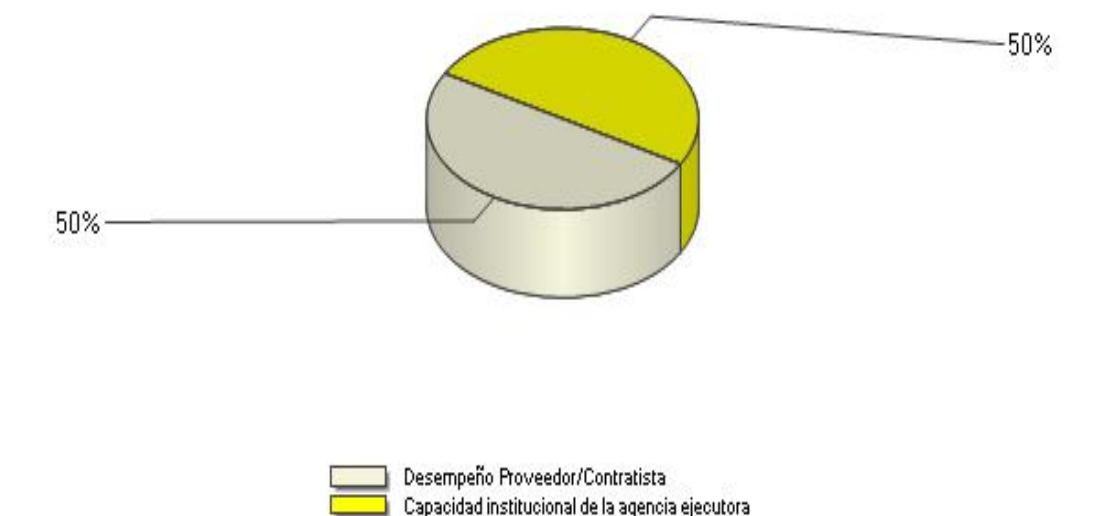


■ Capacidad institucional de la agencia ejecutora
■ Desempeño Proveedor/Contratista

Esta gráfica ha sido generada automáticamente a partir de la información archivada en el sistema ISDP a lo largo de la ejecución del proyecto



Factores que afectaron la ejecución del proyecto según número de ocurrencias en el ISDP



■ ■ 2.2.3. Análisis de factores críticos para el éxito del proyecto

■ ■ 2.2.3.1. Identificación de factores negativos para obtener los productos

- A.**
1. Se inició la ejecución del préstamo con un Ejecutor que tenía muchos problemas (la Unidad Ejecutora prácticamente había sido desmantelada por las últimas administraciones de Gobierno) y para resolver este problema, aprovechando el cambio de Gobierno de enero de 2002, se preparó y aprobó una operación de fortalecimiento institucional (PO-1106/SF-HO) que cambió completamente la forma de operar, con la creación del GGPE apoyada por una firma consultora externa. lo que benefició de manera directa la obtención de productos del Programa.
 2. Uno de los factores principales en el retraso, de casi 3 años, para el inicio de ejecución de las obras fue la falta de estudios detallados de ingeniería para determinar qué tipo de solución se debía aplicar en cada uno de los proyectos, habiéndose tenido que recurrir a los fondos de preinversión para efectuar los estudios de ingeniería detallada para los documentos de licitación. En dos casos se presentaron problemas por invasiones al derecho de vía y la falta de diseños detallados hizo que las obras presentaran sobrecostos, y en algunos casos pobre capacidad de ejecución del contratista y desempeño del supervisor.
 3. Los plazos de licitación y de pagos a las empresas, innecesariamente largos y complejos, atrasaron también la ejecución de los componentes. Estos deben ser resueltos a través de las reformas de los procedimientos internos de SOPTRAVI y de los del Sector Público en Honduras.

■ ■ 2.2.3.2. Identificación de factores positivos para obtener los productos

- A.**
1. La creación del GGPE en septiembre de 2003, con el soporte de una firma internacional para el control de calidad, programas y costos de las obras, y el fortalecimiento de la UPEG;



2. El cofinanciamiento de Suecia y el financiamiento de Austria para la ejecución de los puentes del Programa, es un ejemplo de una eficiente coordinación entre donantes;

3. Para la ejecución y supervisión de obras, se incluyó un incentivo monetario para aquellos contratistas que lograran ejecutar la obra en un plazo menor al contratado, y de esta manera se pudo acortar el tiempo de ejecución en 4 obras.

■ 2.2.3.3. Identificación de factores negativos para la obtención de los efectos (outcomes)

- A. El retraso de casi tres años en terminar las obras, debido a la falta de diseños finales para la construcción al momento de las licitaciones, es el factor negativo a destacar que retrasó la obtención de los beneficios de este proyecto.

■ 2.2.3.4. Identificación de factores positivos para la obtención de los efectos (outcomes)

- A. El proyecto se diseñó no solo para reparar y habilitar los tramos carreteros afectados por el Mitch, sino también para mejorar sus características, por ser tramos vulnerables y de construcción antigua, incluyendo su pavimentación total, mejoramiento estructural, drenajes y señalización vial horizontal y vertical, según las nuevas especificaciones de SOPTRAVI para el diseño y construcción de carreteras. Con esto además se tiene el consiguiente impacto (ahorros) en los costos de operación de los usuarios de las carreteras.

■ 2.2.4. Análisis de gestión del proyecto y lecciones aprendidas

■ 2.2.4.1. Análisis de gestión

- A. 1. La anterior Unidad Ejecutora BID de SOPTRAVI ha sido reforzada para supervisar los servicios de consultoría y fiscalizar los contratos de construcción de obras, mediante la contratación de ingenieros para apoyar a dicha Unidad Ejecutora y dos especialistas en medio ambiente para apoyar a la Unidad de Gestión Ambiental (UGA). La contratación de estas asesorías han sido una condición previa al primer desembolso de los recursos de financiamiento.
2. Para atender los problemas ambientales se diseñaron diferentes estrategias tales como: (a) la firma de un Convenio de cooperación entre SERNA y SOPTRAVI, con el objetivo de agilizar los mecanismos establecidos en la Ley General del Ambiente y en el reglamento del SINEIA en lo referente al análisis y clasificación de proyectos viales; (b) elaboración de Evaluaciones de Impacto Ambiental, (c) otorgamiento de licencias ambientales, (d) supervisión y realización de auditorías ambientales en los tramos viales financiados bajo el mencionado proyecto, y (e) la coordinación de actividades entre la DECA de SERNA y la UGA de SOPTRAVI, para atender la emergencia causada por el huracán y tormenta tropical Mitch.
3. La UGA de SOPTRAVI ha tenido la responsabilidad de preparar cuidadosamente las propuestas técnicas relacionadas con los aspectos ambientales de cada subproyecto, de acuerdo con las normas de la legislación nacional y los criterios que se acuerden con el Banco. Asimismo, a las firmas supervisoras de obras se les ha comprometido contractualmente a que tengan en el terreno un especialista ambiental.
4. La señalización horizontal y vertical, como un elemento importante para contribuir con la seguridad vial, fue incorporado en todos los proyectos desde la etapa de los estudios de ingeniería, lo que permitió asegurar el financiamiento para este componente. En todas las obras se ha logrado completar la señalización según se había definido en los estudios. El proyecto Santa Elena-Cedeño es un ejemplo de lo que se puede lograr en esta materia.

■ 2.2.4.2. Lecciones aprendidas sobre gestión de proyectos (medidas alternativas)

- A. 1. Honduras es particularmente muy vulnerable a los efectos de los huracanes, sujeta a inundaciones y deslaves por la degradación y erosión de sus cuencas debido a la deforestación,



ampliación de la frontera agrícola e intervención humana en las laderas y cauces naturales de los ríos. Pérdidas económicas, vidas y daños a la infraestructura se hubieran mitigado con un buen sistema de prevención y mitigación de riesgos. La coordinación entre las instituciones nacionales y los donantes mostró sus grandes debilidades por la competencia y duplicidad de esfuerzos. Después de la conferencia de Estocolmo se logró hacer efectiva una mejor coordinación entre los donantes, y asimismo lograr el soporte y asistencia técnica para iniciar el fortalecimiento institucional y municipal del marco institucional del sistema de manejo y prevención de riesgos por desastres naturales en una forma permanente, tomando en cuenta las condiciones particulares de Honduras. Asimismo, se establecieron las Mesas Sectoriales de Cooperantes para la más eficiente coordinación de iniciativas y se realizaron varios encuentros para revisar los progresos.

2. Con este proyecto se continuaron los esfuerzos iniciados con el préstamo 1029/SF-HO por fortalecer a la UGA de SOPTRAVI y también mejorar la efectividad de su actuación en la fiscalización de temas ambientales durante el diseño y la ejecución de las obras. La UGA se creó con el propósito de que la variable ambiental fuese incorporada en sus proyectos de obras públicas y de esa manera asegurar el cumplimiento de la Ley General del Ambiente aprobada en julio de 1993. Desde el punto de vista institucional, además del especialista ambiental que apoyó a la UGA, se contrató con recursos del financiamiento a un especialista ambiental para que colaborara con la evaluación de las licencias ambientales en SERNA. SOPTRAVI y SERNA firmaron un acuerdo en el que se establecieron los Términos de Referencia de ese especialista, y asimismo, que la contratación fuese con carácter de dedicación exclusiva para las obras viales financiadas con recursos del préstamo.

3. Con el fin de evaluar el grado de eficacia de los instrumentos y estrategia ambiental desarrollados por el préstamo 1029/SF-HO y la efectividad de la aplicación de las medidas de mitigación y protección ambiental en todos los proyectos bajo responsabilidad de SOPTRAVI, se contrató, con recursos de esta operación, una auditoría ambiental. Los resultados de la evaluación mostraron un avance importante en la implementación de medidas ambientales en proyectos viales y para mejorar los procesos aportó con lo siguiente: (i) la identificación de las mejores prácticas para la incorporación de la variable ambiental en el ciclo de proyectos; (ii) un plan específico para el mejoramiento de la gestión ambiental de la UGA; (iii) recomendaciones sobre las reformas orientadas a la inclusión de cláusulas ambientales en los contratos; (iv) una propuesta para mejorar el sistema de inspección de los proyectos de parte de la UGA y la documentación y seguimiento de dichas visitas, especialmente en las comunicaciones a los ejecutores sobre anomalías detectadas, los tiempos para resolver dichas anomalías y las sanciones por incumplimiento; (v) identificar las necesidades de capacitación de los profesionales de SOPTRAVI así como los requerimientos de capacitación para los diseñadores, contratistas y supervisores; y (vi) recomendaciones sobre una estrategia de implementar la ISO 14001 y un programa de capacitación en la UGA.

2.2.4.3. Calificación de la implementación del proyecto (IP)

Califique la implementación del proyecto con base en el análisis de gestión anterior y en los productos (outputs) obtenidos en la cantidad y con la calidad esperada, en tiempo razonable y a costos razonables

☐ Muy Satisfactorio (MS)

☒ Satisfactorio (S)

☐ Insatisfactorio (I)

☐ Muy Insatisfactorio (MI)

A. La implementación del proyecto se ha calificado como satisfactoria. El Programa obtuvo la calidad y cantidad de los productos obtenidos a un costo que no excedió los presupuesto bajo una implementación apropiada, una vez que se recuperó de los casi tres años de retraso en su implementación.

2.3. Análisis de Sostenibilidad



■ ■ 2.3.1. Fortalecimiento Institucional / Organizacional (FIO)

■ ■ 2.3.1.1. Areas fortalecidas o mejoradas por el proyecto

Fortalecido / Mejorado	Si	No	N/A	Nivel		
				Nac	Reg	Loc
1. Marco legal y regulatorio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Procedimientos, manuales, guías operacionales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.1. Capacidad de la alta gerencia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3.2. Capacidad de la mediana gerencia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3. Capacidad de sistemas de información	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4. Medición del desempeño (capacidad de M y E)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3.5. Servicio al cliente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Estructura funcional y organizacional	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5. Planeación	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Presupuestación / Gerencia financiera	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Coordinación Intra- / Inter-sectorial	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Coordinación Intra - / Inter-organizacional	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Personal / desarrollo de recursos humanos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Adquisiciones	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
11. Auto-evaluación, auditoría y rendición de cuentas	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

■ ■ 2.3.1.2. Fortalecimiento logrado por el proyecto en el país

- A.** A nivel de país, el proyecto contribuyó a establecer las bases para una estrecha cooperación entre SOPTRAVI y SERNA para cumplir con la gestión ambiental en construcción de obras viales y velar por que se cumplan las medidas de mitigación. Para mejorar la capacidad del GOH para mitigar los efectos de desastres naturales a nivel municipal, el Banco Mundial implementa desde el 2002 el proyecto para la Mitigación de Desastres Naturales en las municipalidades identificadas como las más vulnerables, así como apoya a SERNA y COPECO para desarrollar sus capacidades para atender las emergencias, incluso con un sistema moderno de alerta temprana en los sitios más



vulnerables sujetos a inundaciones y deslaves.

El Programa a su vez contribuyó a lograr un aporte mayor en financiamiento y obras con la coordinación con otros cooperantes, específicamente con los gobiernos de Suecia y Austria, quienes en este Programa se integraron a los esfuerzos del GOH de reconstrucción post-Mitch. El paso del huracán Mitch por Honduras puso de manifiesto la vulnerabilidad de muchos sectores, incluyendo el sector vial del país, con lo que el Programa por medio de sus proyectos ha logrado fortalecer a SOPTRAVI, quien como ente rector del sector, y conjuntamente con otros programas, han sentado las bases para llevar acciones para lograr su sostenibilidad.

■ 2.3.1.3. Fortalecimiento logrado por el proyecto en el Organismo Ejecutor

A. 1. Los logros alcanzados por el proyecto cumplieron parcialmente con las expectativas de fortalecimiento institucional, en la medida en que se contrataron consultores individuales en forma temporal para prestar asesoría y apoyo complementario a la Unidad Ejecutora, anticipando la carga de trabajo que se generaría con el arranque de la ejecución de los proyectos de emergencia; SOPTRAVI se fortaleció en forma indirecta con el apoyo de estos consultores, pero no pudo retener a éstos como personal de planta por la alta rotación y bajos salarios.

2. Sin embargo, el BID con el préstamo 1106/SF-HO Programa de Fortalecimiento Sostenible del Sector Vial, cuya implementación se inició en el 2003, busca superar las debilidades institucionales de SOTRAVI. Uno de sus componentes ha logrado, durante estos dos últimos años, con la creación del GGPE y el soporte de una firma internacional, incrementar notablemente el ritmo de ejecución de los proyectos, mejorando la planificación, la gestión ambiental y los sistemas de contratación y pago a los contratistas, no sólo para los proyectos del BID, sino también de otras instituciones financieras y agencias de desarrollo. Un segundo componente de este Programa apoya la preparación de planes estratégicos de inversión a largo plazo, incluyendo estudios para el concesionamiento de carreteras, mientras que el tercer componente aborda la ejecución del mantenimiento por niveles de servicio de las firmas constructoras a ser contratadas con el Fondo Vial, así como la institucionalización de un sistema de seguridad vial. El Programa 1053 recibió plenamente los beneficios del GGPE y la firma internacional, ya que varios de los instrumentos diseñados con la operación 1106/SF-HO se consolidaron durante la ejecución del Programa con los consiguientes beneficios para el logro en gran medida del éxito de la operación.

■ 2.3.1.4. Calificación de la contribución del proyecto al Fortalecimiento Institucional / Organizacional (FIO)

Califique la contribución del proyecto al fortalecimiento institucional / organizacional en el país prestatario y el Organismo Ejecutor

☐ Muy Relevante (MR)

☒ Relevante (R)

☐ Poco Relevante (PR)

☐ Irrelevante (I)

A. La contribución del Programa al fortalecimiento institucional/organizacional ha sido calificada por la Representación como relevante directamente para el Organismo Ejecutor, el cual adquirió experiencias adicionales en el manejo de los proyectos y licitaciones, y en especial en su fortalecimiento para programas con carácter de emergencia.

COF/CHO reconoce que existe una diferencia en la calificación asignada por el Banco y la del Ejecutor, atribuyéndola a la diferencia de percepción por parte del Ejecutor entre la contribución al fortalecimiento de este programa y la de la operación 1106/SF-HO. El Banco considera que el mismo es un aporte integrado.

■ 2.3.2. Sostenibilidad del proyecto

■ 2.3.2.1. Alcance de la sostenibilidad del proyecto

A. Al igual que toda la red vial nacional, las obras construidas deberán contar con el financiamiento



seguro para su adecuado mantenimiento rutinario y periódico, para evitar su deterioro prematuro, disminuir su vulnerabilidad, contar con los beneficios en la reducción de costos operativos a lo largo de su vida útil y mejorar la seguridad vial. También deben incorporarse medidas de mitigación de daños ocasionados por desastres naturales de la naturaleza del huracán Mitch.

2.3.2.2. Bases para el análisis de sostenibilidad

1. Apoyo de la alta gerencia en la Agencia Ejecutora	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
2. Marco legal y regulatorio	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
3. Arreglos institucionales y capacidad organizacional	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
4. Coordinación inter-organizacional	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
5. Disponibilidad de recursos financieros	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
6. Personal idóneo	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
7. Recursos para mantenimiento de la infraestructura física	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
8. Apoyo de los beneficiarios del proyecto	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A
9. Apoyo del gobierno nacional	Bajo ① ② ③ ④ Alto <input type="checkbox"/> N/A

2.3.2.3. Análisis de causas de raíz que afectan negativamente la sostenibilidad

- A. 1. La nula participación privada en el financiamiento para la construcción y mantenimiento de carreteras;
2. Los recursos asignados al Fondo Vial para el mantenimiento rutinario y periódico de la red vial nacional han sido insuficientes desde que el Fondo fue creado por Decreto Legislativo en 1998 como una agencia autónoma. Desde su inicio de operaciones, en el 2001, apenas ha cubierto, en promedio de los últimos años, un 50% de las necesidades de mantenimiento (aproximadamente US\$36.0 millones que cubren el 83% de la red pavimentada y un 40% de la red no pavimentada).
3. El sistema de administración vial para planificar las necesidades de recursos anuales de mantenimiento vial necesita asignación presupuestaria para realizar sus actividades de inspección permanente y un poco de equipo y personal de dirección.

2.3.2.4. Análisis de causas de raíz que contribuyen favorablemente a la sostenibilidad

- A. Cuando se preparó la operación para el Mejoramiento del Corredor del Atlántico (Secciones de la CA-5 de la Carretera al Norte) del Plan Puebla-Panamá (Proyecto HO-0207) en el 2004, se obtuvo el compromiso del GOH de incrementar el Fondo Vial hasta un 80%, que sería lo adecuado para lograr un nivel aceptable de mantenimiento de la red vial, que constituye el mayor activo público de Honduras. En el primer trimestre de 2006 se logró la aprobación en la Asamblea Legislativa de la nueva Ley de Tránsito para mejorar la seguridad vial en el país. Existe además un consenso político favorable para incentivar la participación privada, mediante esquemas de financiamiento/concesión de los tramos pendientes de construir del Corredor del Atlántico.



■ ■ 2.3.2.5. Lecciones aprendidas para la sostenibilidad (medidas adoptadas)

- A.** Las instituciones son muy débiles para prevenir y mitigar desastres naturales, y a su vez coordinar y ejecutar prontamente proyectos para atender emergencias ocasionadas por algún desastre natural de cierta magnitud. El BID y el Banco Mundial se percataron de estas debilidades y por esto ambas instituciones, así como otros países donantes, proporcionaron cooperación técnica adicional para el fortalecimiento de las instituciones nacionales, así como para implementar los sistemas para prevenir y actuar rápidamente en casos de futuros desastres. SOPTRAVI debería capitalizar la experiencia obtenida y retener a los profesionales clave que trabajaron con los expertos de las instituciones financieras y países donantes en la reconstrucción del sistema vial.

■ ■ 2.3.2.6. Lecciones aprendidas para la sostenibilidad (medidas alternativas)

- A.** Un estudio de factibilidad de mantenimiento de algunos tramos de carreteras principales ha determinado que es posible contar con la participación del sector privado en esta actividad, por lo que el Fondo Vial, con los fondos disponibles, podría atender otras carreteras.

■ ■ 2.3.2.7. Plan de Sostenibilidad

- A.** El Plan de Sostenibilidad acordado en el Taller de Cierre del Proyecto, efectuado el 10 de octubre de 2005, plasmó lo siguiente:
1. Seguridad Vial: La nueva legislación para regular el tráfico de vehículos y pasajeros incluyendo el establecimiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial e implantación de los mecanismos para mejorar los indicadores de seguridad, deberá ser aprobada por el Congreso de la República en el segundo semestre de 2006.
 2. Control de Pesos y Dimensiones: El diseño del nuevo sistema de control de pesos y dimensiones y para el transporte de sustancias peligrosas deberá finalizar a fines de 2006 y estar funcionando a fines de 2007.
 3. El Manual de Carreteras: con especificaciones detalladas para el diseño, construcción, mantenimiento y manejo ambiental de puentes y carreteras deberá ponerse en vigencia por SOPTRAVI a más tardar a fines del primer semestre de 2006; y
 4. Mantenimiento Vial: El presupuesto de Fondo Vial para el mantenimiento de la red vial nacional pavimentada y no pavimentada deberá continuar incrementándose hasta alcanzar a cubrir el 70% en el 2006 y el 75% en el 2007 de las necesidades de mantenimiento rutinario y periódico de la red vial, según la propuesta acordada en el Informe de Proyecto para el Corredor de Atlántico; así como implementar en el 2006 la nueva modalidad de contratación del mantenimiento de carreteras por niveles de servicio para una mayor eficacia de los recursos destinados para este fin e incrementar su presupuesto y personal de dirección para hacer más eficiente el Sistema de Administración Vial para la programación y planificación del mantenimiento vial.

■ ■ 2.3.2.8. Calificación de la sostenibilidad del proyecto (S)

Con base en los análisis previos y las perspectivas del Plan de Sostenibilidad, califique la probabilidad de que el proyecto sea sostenible durante los próximos tres (3) años:

☐ Muy Probable (MP) ☒ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

A.



2.4. Desempeño del Organismo Ejecutor

2.4.1. Desempeño del Organismo Ejecutor en áreas críticas

1. Participación y calidad de sus contribuciones durante el diseño del proyecto	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A
2. Organización de la Unidad Coordinadora / Ejecutora del proyecto (personal, infraestructura, coordinación, comunicación, etc.)	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A
3. Coordinación e integración de la Unidad Coordinadora / Ejecutora de Proyecto con el Organismo Ejecutor	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A
4. Monitoreo y evaluación de resultados (información de línea de base, sistemas, procedimientos, recolección, análisis y reporte de información, etc.)	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A
5. Capacidad gerencial de la Unidad Coordinadora / Ejecutora del proyecto	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A
6. Oportunidad en el cumplimiento de políticas, procedimientos y cláusulas contractuales	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A
7. Gerencia financiera (disponibilidad de recursos de contrapartida, desembolsos, etc.)	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A
8. Eficiencia en la adquisición de obras, bienes y servicios de consultoría	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A
9. Liderazgo de la alta gerencia de la Agencia Ejecutora, sentido de propiedad y apoyo a la ejecución del proyecto	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A
10. Acciones concretas por asegurar la sostenibilidad del proyecto	Bajo ① ② ③ ④ Alto	<input type="checkbox"/>	N/A

2.4.2. Lecciones aprendidas para la organización y funcionamiento de la UEP (medidas adoptadas)

- A. SOPTRAVI ha reportado significativos beneficios en la administración y mejora en el ritmo de ejecución del proyecto con la creación e implementación del GGPE en junio de 2003, como punto focal para la administración y ejecución de proyectos de carreteras, substituyendo a la antigua Unidad Ejecutora de proyectos BID, que funcionó desde 1980.

2.4.3. Lecciones aprendidas para la organización y funcionamiento de la UEP (medidas alternativas)

- A. El GGPE es apoyado por una firma internacional de consultores y éste sería el esquema a replicar por SOPTRAVI para proyectos financiados con recursos locales y por otras instituciones financieras y agencias de desarrollo.

2.4.4. Calificación del desempeño del Organismo Ejecutor (DOE)

Con base en el análisis de desempeño realizado en esta sección, en los resultados logrados, así como en la eficiencia en la implementación del proyecto califique el desempeño del Organismo Ejecutor:



☐ Muy Satisfactorio (MS)

☒ Satisfactorio (S)

☐ Insatisfactorio (I)

☐ Muy Insatisfactorio (MI)

- A. El desempeño del Organismo Ejecutor se califica como Satisfactorio en el desarrollo del Programa. A pesar de que al comienzo de operaciones éste se encontraba desorganizado y sin capacidades suficientes para asumir los proyectos, éste rápidamente fue reforzado y preparado, con la creación del GGPE y el apoyo de la firma consultora internacional, con lo que se logró la ejecución del proyecto y el desempeño del OE de una forma satisfactoria para los objetivos.

■ ■ 2.5. Bases para la Evaluación Ex-post

■ ■ 2.5.1. Previsiones para la Evaluación Ex-post

1. ¿El Contrato de Préstamo requiere una evaluación ex-post para esta operación?

☐ Si

☒ No

2. ¿Para qué fecha está programada?

Fecha de comienzo :

Fecha de terminación :

3. ¿Quién es el responsable de realizar la evaluación ex-post?

☐ Banco

☐ Prestatario

¿Cuánto es el costo estimado (U\$D)? : \$0.00

4. ¿Cuál es la fuente de los recursos financieros para realizar la evaluación ex post?

☐ Recursos de préstamo BID

☐ Recursos del prestatario

☐ Otras fuentes

A.

■ ■ 2.5.2 Análisis de capacidad para la evaluación ex-post

A. N/A

■ ■ 2.6. Otras lecciones aprendidas y recomendaciones



■ 2.6.1. Lecciones aprendidas y recomendaciones adicionales



Memorando del Ejecutor

■ ■ 3.1. Memorando del Ejecutor

■ ■ 3.1. Memorando del Organismo Ejecutor (Sección del PCR escrita por el Prestatario / Ejecutor)

Memorando del Ejecutor





Minutas del CRG

■ ■ 4.1. Minutas CRG (Acta del Comité de Revisión Gerencial)

Minutas del CRG





Anexos

■ Anexo 1A - Fuente de Financiamiento (Montos en US\$ miles)



Para insertar una nueva cantidad, escriba la cantidad completa en cada celda de la tabla (no la escriba en miles de dólares). Una vez la cantidad completa haya sido escrita, el sistema automáticamente la mostrará en miles de dólares. NO use comas, puntos o puntos decimales. Por ejemplo, para insertar US\$175,000.00 escriba 175000. Presione lo botón UPDATE para confirmar los cambios hechos.

Categoría	Original				Actual				Brecha			
	BID	Prestatario	Otras Fuentes	Total	BID	Prestatario	Otras Fuentes	Total	BID	Prestatario	Otras Fuentes	Total
Costos Concurrentes	\$1,500	\$0	\$0	\$1,500	\$1,320	\$130	\$0	\$1,450	-12%			-3.33%
Costos Directos	\$22,100	\$3,200	\$0	\$25,300	\$22,570	\$3,810	\$2,340	\$28,720	2.13%	19.06%		13.52%
Costos Financieros	\$300	\$1,200	\$0	\$1,500	\$270	\$1,200	\$40	\$1,510	-10%	%		.67%
Sin Asignacin Especifica	\$600	\$0	\$0	\$600	\$0	\$0	\$0	\$0	-100%			-100%
Supervisin y Administracin	\$2,300	\$500	\$0	\$2,800	\$2,640	\$680	\$560	\$3,880	14.78%	36%		38.57%
	\$26,800	\$4,900	\$0	\$31,700	\$26,800	\$5,820	\$2,940	\$35,560	%	18.78%		12.18%

■ Anexo 1B - Calendario de Inversiones (Montos en US\$ miles)



Para insertar una nueva cantidad, escriba la cantidad completa en cada celda de la tabla (no la escriba en miles de dólares). Una vez la cantidad completa haya sido escrita, el sistema automáticamente la mostrará en miles de dólares. NO use comas, puntos o puntos decimales. Por ejemplo, para insertar US\$175,000.00 escriba 175000. Presione lo botón UPDATE para confirmar los cambios hechos.

Años	Original				Actual				Brecha
	BID	Prestatario	Otros	Total	BID	Prestatario	Otros	Total	
2001	\$2,680	\$490	\$0	\$3,170	\$1,580	\$0	\$0	\$1,580	-50.16%
2002	\$21,440	\$3,920	\$0	\$25,360	\$4,080	\$410	\$0	\$4,490	-82.29%
2003	\$2,680	\$490	\$0	\$3,170	\$9,690	\$3,150	\$0	\$12,840	305.05%
2004	\$0	\$0	\$0	\$0	\$6,070	\$1,280	\$170	\$7,520	



2005	\$0	\$0	\$0	\$0	\$5,380	\$980	\$2,000	\$8,360	
2006	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$770	\$770	
	\$26,800	\$4,900	\$0	\$31,700	\$26,800	\$5,820	\$2,940	\$35,560	12.18%

■ ■ Anexo 1C - Información Financiera y Estados Financieros Auditados

■ ■ 1. Capacidad del Organismo Ejecutor

- A. El ejecutor de esta operación tiene mucha experiencia en el manejo y ejecución de préstamos, lo que lo convierte en la institución del gobierno central con mayor experiencia en estas actividades y el mejor ejecutor.

■ ■ 2. Sistema Contable y Control Interno

- A. El sistema contable del programa se llevó de manera computarizada, utilizando un paquete contable bimoneda. La contabilidad del programa normalmente estuvo actualizada, el sistema de control interno es adecuado y aceptable a los requerimientos del Banco.

■ ■ 3. Calidad de la información financiera

- A. La contabilidad del programa produjo los informes financieros requeridos por el Banco, y la calidad de la información contable fue muy buena.

■ ■ 4. Estados Financieros Auditados

- A. Durante la ejecución del préstamo, siempre se presentaron los Estados Financieros anuales dictaminados por contadores públicos independientes, con opiniones limpias.

■ ■ 5. Lecciones Aprendidas

- A. No aplica.

■ ■ Anexo 2 – Último ISDP

Último ISDP

■ ■ Anexo 3 – Información del LMS

LMS65 - Estado de la Cartera de Proyectos (operaciones asignadas, eventos)

■ ■ Anexo 4 - Ayuda Memoria del Taller de Terminación de Proyecto

Ayuda Memoria del Taller de Terminación de Proyecto





■ ■ Anexo 5 – Anexo Documental

PCR - Anexo Documental





SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS
GRUPO GERENCIAL DE PROYECTOS EN EJECUCION

INFORME DE TERMINACION DE PROYECTO **PROJECT COMPLETION REPORT – PCR**

PRESTAMO BID 1053/SF-HO

Memorando del **Organismo Ejecutor**

Presentado al Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ENERO 2006

Tabla de Contenido

Página

3. Memorando del Ejecutor

- 3.1. Análisis de resultados (productos, efectos e impactos)
 - 3.1.1 Productos (*outputs*) obtenidos
 - 3.1.2 Efectos (*outcomes*) e impactos del proyecto
- 3.2. Análisis de la implementación
 - 3.2.1 Medición del desempeño del proyecto
 - 3.2.2 Factores que afectaron la implementación del proyecto (según ISDP/PPMR)
 - 3.2.3 Análisis de factores críticos para el éxito del proyecto
 - 3.2.4 Análisis de gestión del proyecto y lecciones aprendidas
- 3.3. Análisis de sostenibilidad
 - 3.3.1 Fortalecimiento Institucional / Organizacional
 - 3.3.2 Sostenibilidad del proyecto
- 3.4. Desempeño del Banco
 - 3.4.1 Desempeño del Banco en áreas críticas
 - 3.4.2 Lecciones aprendidas para la organización y funcionamiento de la UEP (Medidas adoptadas)
 - 3.4.3 Lecciones aprendidas para la organización y funcionamiento de la UEP (medidas alternativas)
- 3.5. Bases para la evaluación Ex-post
 - 3.5.1 Previsiones para la evaluación ex-post
 - 3.5.2 Análisis de capacidad para la evaluación ex-post
- 3.6. Otras lecciones aprendidas y recomendaciones

Sección 5. Anexos

- Anexo 1A – Fuente de Financiamiento
- Anexo 1B – Calendario de Inversiones
- Anexo 2 – Plano de Ubicación de los Proyectos del Préstamo

Datos básicos del proyecto
Nombre del proyecto: Financiamiento Suplementario Para el Sub- Proyecto Vial del Préstamo 1029/SF-HO
Número del proyecto: HO-0164
Número de Préstamo/CT: 1053/SF-HO
Nombre del Organismo Ejecutor: Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)
Nombre del autor del Memorando del Ejecutor: Irma Lilliam Castillo y Vicente Zuniga.
Posición (cargo) en el Organismo Ejecutor: Coordinador Proyectos BID e Ingeniero Coordinador de la Firma de Apoyo al Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución (GGPE).

3. MEMORANDO DEL EJECUTOR

3.1 ANÁLISIS DE RESULTADOS (PRODUCTOS, EFECTOS E IMPACTOS)

3.1.1 Productos (outputs) obtenidos.

3.1.1.1. Análisis de indicadores de producto.

PLANEADO	LOGRADO
Componente 1	Componente 1
1.1. Rehabilitación de 60 kilómetros de carreteras primarias: 16 kilómetros finalizados a diciembre de 2003 y 44 kilómetros a diciembre de 2004.	1.1. Se rehabilitaron y reconstruyeron 60 Kms de carreteras primarias pavimentadas (i). Pavimentación Valle de Ángeles –San Juan de Flores y Acceso a San Juancito de 18.79 Kms, terminada el 15/12/03; (ii). Reconstrucción de la carretera Santa Elena- Cedeño de 34.2 Kms, terminó el 7/3/05; (iii) Rehabilitación de la Carretera Tegucigalpa- Catacamas, Sección Sansone – El Guanábano de 7 Kms, terminada el 13/08/05.
1.2. Reconstrucción y pavimentación de 47 kilómetros de la red secundaria, realizada al final de segundo semestre de 2003.	1.2. Se reconstruyeron y pavimentaron 44 Kms de la red secundaria. El tramo Choluteca – Marcovia – Los Mangles de 15.82 Km termino el 29/02/2004; y (ii) Pavimentación de la carretera Comayagua – La Libertad de 27.75 Km, termino el 19/02/2004.
1.3. Reparación del sitio de falla de Taulabé en una longitud de 600 mts realizada para el primer semestre de 2003.	1.3. Esta obra especial realizada en un tramo de 1.05 Km para dar solución definitiva a la falla de la carretera Tegucigalpa – San Pedro Sula, fue terminada el 30/06/2003.
Componente 2	Componente 2
2.1. Construcción de 390 metros de puentes de dos vías de tráfico, realizada: 120 metros al final del primer semestre de 2003, 270 metros en el segundo semestre de 2004.	2.1. Se construyeron 4 puentes, cofinanciados por los Gobiernos de Suecia (puente Estocolmo) y Austria para los puentes en áreas rurales, según el siguiente detalle: (i) Puente Yeguaré de 120 metros, construcción terminada el 15/03/05; (ii) Puente Estocolmo de 165 metros, construcción que se terminará en marzo 2006; y (iii) Puentes Rurales: Río Lempa de 90 metros y Sinuapa, de 30 metros, cuya construcción finalizará en enero 2006.
2.2. Reparación del Puente Colgante Choluteca (260 metros) realizada al final del segundo semestre de 2003.	2.2. Se rehabilitó el Puente colgante Choluteca de 260 metros, trabajo que fue terminado el 27/04/2004.

2.3. Construcción de un puente colgante vehicular de 60 metros realizada para el final del segundo semestre de 2004.	2.3. Se construyó con financiamiento de Austria el Puente Colgante Vehicular sobre la Quebrada Juinicil de 30 metros, cuya construcción finalizará en enero 2006.
2.4. Construcción de un puente peatonal de 50 metros realizada para el final del segundo semestre de 2004.	2.4. Se construyó con financiamiento de Austria el Puente Colgante Pateonal sobre la Quebrada La Angostura de 40 metros, cuya construcción finalizará en enero 2006.
Los Puentes rurales de las Quebradas Juinicil y La Angostura fueron construidos con las longitudes indicadas en el diseño final.	
Componente 3	Componente 3
3.1 Reforzamiento de la Unidad Ejecutora para la supervisión del proyecto, realizada antes del primer desembolso del préstamo del BID.	3.1. Se contrató al Jefe de la Unidad y a varios profesionales para fortalecer de la Unidad Ejecutora BID, que funcionó hasta junio de 2003, cuando se implementó el Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución (GGPE). El GGPE contó con el apoyo de un Coordinador de Proyectos y una Firma Especializada que proporcionó personal calificado para supervisar los servicios de consultoría y fiscalizar los contratos de construcción de obras.
3.2. Reforzamiento de la Unidad de Gestión ambiental (UGA) para la supervisión de medidas ambientales, realizada antes del primer desembolso del préstamo del BID.	3.2. Se contrataron dos especialistas en medio ambiente para apoyar a la UGA en todo lo relativo a la supervisión del manejo ambiental de los proyectos y coordinación institucional con la Secretaría de Recursos.
3.3. Estudios Finales de Ingeniería	Se realizaron los estudios finales de Ingeniería de 224.5 kilómetros de carreteras: <ul style="list-style-type: none"> • Estudio de Rehabilitación de la Carretera Tegucigalpa – Catacamas, 215 kilómetros; • Estudio de Rehabilitación de la Carretera CA-5 Sur Sección Puente Germania – kilómetro 15, 9.5 kilómetros.

3.1.1.2. Identificación de los productos logrados.

- 1 Se efectuó el 67% de la meta inicial de rehabilitación de carreteras primarias pavimentadas;
- 2 Se reconstruyó el 253% de la meta inicial de carreteras secundarias;
- 3 Incluyendo el financiamiento de Suecia y Austria, se construirá el 147% de la meta;
- 4 Se reparó el 100% de la meta de metros lineales de puentes;
- 5 Se reparó la falla de Taulabé;
- 6 Se realizó el estudio de rehabilitación de 225 kilómetro de carreteras

3.1.2. Efectos (*outcomes*) e impactos del proyecto.

Las características y la capacidad estructural de la red oficial de caminos y puentes afectados por el Huracán Mitch, rehabilitadas y las condiciones de caminos mejoradas.

3.1.2.1. Análisis de indicadores de efecto (*outcome*).

PLANEADO	LOGRADO
1. Al finalizar cada obra, los costos promedio de operación vehicular en las carreteras que se mejoran o rehabilitan, se habrán reducido en un 35%. (Línea de base: para cada obra el costo promedio se ha calculado antes de iniciar los trabajos).	1. Los costos promedio de operación vehicular expresados en US\$/kilómetro/vehículo, calculados al primer trimestre de 2005, se redujeron de 0.53 a 0.37, que representan un 27% en promedio en la red mejorada: (i) Los costos para el transporte de carga y pasajeros se redujeron de 0.57 a 0.42, o sea un 26.4% en promedio; (ii) mientras que los costos de los

	automóviles de redujeron de 0.43 a 0.26, o sea un 39.53%.
2. Al finalizar cada obra, el tiempo de viaje se ha reducido en un 20% en las carreteras rehabilitadas y mejoradas (línea de base: para cada obra el tiempo de viaje se ha medido antes de iniciar los trabajos).	2. (i) El tiempo promedio de viaje en las carreteras mejoradas se ha reducido en un 49.1% o sea a la mitad; y (ii) El tránsito promedio diario (TPDA) se incrementó en un 8%, que es mayor al 4.9% estimado en las carreteras mejoradas y restauradas incrementándose el comercio y turismo en las poblaciones beneficiarias.
3. Al finalizar cada obra, la rugosidad de la superficie de rodadura de las carreteras mejoradas y rehabilitadas se disminuye en un 30%. (Línea de base: para cada obra la rugosidad se ha medido antes de iniciar los trabajos).	3. El índice de rugosidad internacional (IRI), de 10.4 antes de iniciar la reconstrucción en 1999, se redujo a 2.1 en promedio debido al cambio en la superficie de rodadura ó sea al estándar aplicable a las características de caminos mejorados y pavimentados, según especificaciones internacionales, mejorando además, la seguridad vial y comodidad del tránsito vehicular.

3.1.2.2. Identificación de efectos intermedios (*outcomes*) e impactos iniciales.

Efectos Iniciales: el 100% de los 32 municipios beneficiados con una población de 1,749,456 en el centro, sur y occidente del país, han sido beneficiados con la rehabilitación y mejora de éstas carreteras, y el tránsito vehicular puede ahora contar con una reducción de costos operativos del 27% en la red mejorada, una reducción del 40.7 % del tiempo promedio de viaje, una mejoría en la seguridad vial. Las obras han sido construidas siguiendo las normas y especificaciones del Manual de Carreteras de la SOPTRAVI y del Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito, lo que permite que los usuarios de la vías circulen con mejores condiciones de seguridad vial (se realizaron mejoras en el alineamiento horizontal y vertical, se colocaron vialetas, se mejoraron varias intersecciones en sitios de alto tráfico vehicular, se colocó señalización especial en zonas escolares y centros poblados).

Impactos Iniciales: Durante la construcción de las obras se generaron 1217 empleos en forma directa y 4295 en forma indirecta, provenientes de las zonas donde se ejecutaron las obras, y que podrían formar microempresas para efectuar el mantenimiento rutinario de las obras ejecutadas. También se ha incrementado el comercio de productos locales por una mayor afluencia de turistas en las al contar con carreteras nuevas pavimentadas.

3.1.2.3. Identificación de los futuros efectos (*outcomes*) e impactos.

Efectos Futuros: El incremento del tráfico comercial (buses, pick-ups y camiones), en un 10% anual dentro de los 3 años después de haberse concluido todas las obras a fines de 2005.

El incremento en la actividad comercial de las zonas de La Libertad, Comayagua, San Juan de Flores, Cedeño, Marcovia y el Municipio de Concepción (los productos agrícolas tienen mejor acceso a los centros de comercialización).

El incremento en la actividad turística en las zonas de San Juancito, Valle de Ángeles, Cedeño, Choluteca.

La formación de Cooperativas para el mantenimiento vial de estos caminos, contratados por el Fondo Vial.

3.1.2.4. Análisis de los supuestos (de productos a efectos).

Se establecieron las siguientes supuestos y condiciones para lograr el propósito y productos del proyecto: (i). El Gobierno de Honduras establece un plan ordenado de cooperación financiera y de apoyo de los países cooperantes para enfrentar la masiva rehabilitación de la infraestructura vial dañada por el Mitch; y, (ii). El Gobierno mantiene el nuevo esquema de gerenciamiento de proyectos BID que se ejecuta a través de Grupo Gerencial de Proyectos en Ejecución (GGPE). Para lograr la sostenibilidad de las inversiones se establece el supuesto básico de asignar al Fondo Vial, recursos suficientes para el mantenimiento adecuado de la red vial nacional. En la reunión de los cooperantes de mayo de 1999 en Estocolmo, se definió la lista de proyectos a ser financiados tanto por el BID, y de los otros cooperantes para la reconstrucción vial. Asimismo, con el apoyo del nuevo préstamo 1106/SF-HO se logra: (i) la institucionalizar el GGPE a partir de junio de 2003; (ii) el incremento de los recursos destinados mantenimiento de la red vial que administra el Fondo Vial, para cubrir el 60% de la totalidad de la red. SOPTRAVI implementará el Sistema de Control de Pesos y Dimensiones en las carreteras de Honduras, así como otras políticas de modernización del sector transporte.

3.1.2.5. Pregunta piloto No.1 – (En construcción). Opcional para operaciones con PCR due date anterior al 1 de febrero del 2005. Antes de esa fecha, únicamente será requerida para las operaciones seleccionadas en el grupo piloto para responder la versión integra del PCR) ¿Se observan inequidades en el acceso a los beneficios del proyecto por parte de subgrupos dentro de la población objetivo por razón de género, localización, origen étnico, sector rural/ urbano, nivel de ingreso u otras razones? Si esto es así, ¿a qué se deben?

No se observaron inequidades en la distribución de los beneficios en los 32 municipios atendidos por el proyecto.

3.1.2.6. Pregunta piloto No.2 – (En construcción). Opcional para operaciones con PCR due date anterior al 1 de febrero del 2005. Antes de esa fecha, únicamente será requerida para las operaciones seleccionadas en el grupo piloto para responder la versión integra del PCR) ¿Se produjo algún tipo de efecto adverso causado sin intención por este proyecto en la población y/o en el medio ambiente? Si esto es así, ¿qué medidas se han tomado?

El único efecto adverso que se puede comentar, es el retraso de casi tres años en la terminación de la totalidad de las obras del Programa. Dada la emergencia provocada por el Huracán Mitch, se comenzó a trabajar con diseños elaborados en tiempo muy limitado, razón por la cual las soluciones propuestas no siempre eran definitivas y debiendo ejecutarse obras adicionales. Las obras consistieron en la recuperación de caminos existentes en áreas ya desarrolladas e intervenidas, en las que los impactos ambientales y sociales adversos debido a la ejecución de las obras, son localizados, de poca magnitud, de breve duración.

No se produjo, sin intención, ningún efecto adverso a la población o el medio ambiente. Cada proyecto realizado contó con la Licencia Ambiental correspondiente, ejecutando el Contrato de Mitigación Ambiental y realizando procesos de sociabilización con los pobladores de las zonas beneficiadas. Durante la ejecución de los proyectos se identificaron algunas medidas de mitigación adicionales no consideradas en un inicio.

3.1.2.7. Pregunta piloto No.3 – (En construcción). Opcional para operaciones con PCR due date anterior al 1 de febrero del 2005. Antes de esa fecha, únicamente será requerida para las

operaciones seleccionadas en el grupo piloto para responder la versión íntegra del PCR)

Seguramente los resultados del proyecto han contribuido al logro, o bien de las metas establecidas en la estrategia de desarrollo sectorial o nacional vigente del país prestatario, o bien a los indicadores de la actual Estrategia de País del Banco. Si esto es así, especifique a qué meta o indicador de resultados está contribuyendo el proyecto y explique de qué manera y en qué medida lo hace.

Con la notable reducción de tiempos de viaje y costos de operación vehicular en los tramos de carreteras y puentes reconstruidos y mejorados, se logra el propósito de la SOPTRAVI y el objetivo de la estrategia del Banco para el sector y el país, de mitigar y reducir los costos ambientales y económicos causados por el Mitch. Sin embargo, Honduras todavía presenta muchas debilidades institucionales y vulnerabilidad para la prevención y mitigación de riesgos ocasionados por desastres naturales, que ahora se están atendiendo con un financiamiento del Banco Mundial.

3.1.2.8. Pregunta piloto No.4 – (En construcción). Opcional para operaciones con PCR due date anterior al 1 de febrero del 2005. Antes de esa fecha, únicamente será requerida para las operaciones seleccionadas en el grupo piloto para responder la versión íntegra del PCR) ¿Hubo cambios significativos en el contexto en que se implementó el proyecto y/o en las políticas sectoriales / nacionales y/o en las estrategias de desarrollo? Si fue así, explique cómo el proyecto fue adaptado para dar respuesta a esos cambios.

Los objetivos del proyecto son consistentes con la estrategia de reducir la pobreza, mejorar el clima de competitividad, y facilitar el comercio interregional.

No hubo cambios significativos en el contexto en que se implementó el proyecto.

3.1.2.9. Recálculo de la Tasa Interna de Retorno (TIR). Si el proyecto incluyó ex ante un cálculo de la tasa de retorno esperada, ¿cuál fue la tasa de retorno esperada y cuál es la tasa de retorno real?

Se utilizó el modelo HDM III (Modelo Estandarizado para el Diseño y Mantenimiento de Carreteras) originalmente desarrollado por el BM, para definir y priorizar las obras del Programa. La rentabilidad económica se mide por el VAN al 12% y la TIR es maximizada al combinar el efecto de ahorro en rutas con los diferentes costos de las distintas opciones de mantenimiento. Durante la preparación de la operación la selección de los tramos por rehabilitar se realizó tomando en cuenta la población usuaria en la zona de influencia de los tramos dañados, los niveles de tránsito vehicular y las estimaciones de ahorros en los costos de operación de los vehículos. Las estimaciones del VAN y de la TIR para cuatro de los cinco tramos de la red vial incluidos en la lista original, los cuales representaban el 80% de los costos directos del mismo, oscilaban entre un mínimo de 29% y un máximo de 153%, en los tramos de Choluteca – Los Mangles y Comayagua- La Libertad, carreteras que pasaron de superficie de tierra a pavimentadas. El tráfico vehicular se incrementó considerablemente en el tramo Choluteca – Los Mangles, por constituirse en una vía alterna de acceso desde Choluteca a las zonas de producción de caña, melón, otros productos agrícolas y ganaderos; otra de las razones fue el incremento de los viajes con propósitos turísticos a las playas del sur del país.

Estas tasas de rendimiento económico para los trabajos de rehabilitación reflejan los ahorros significativos en los costos de operación de los vehículos, que se espera obtener como consecuencia de reconstruir y mejorar los tramos dañados.

Las nuevas tasas calculadas muestran valores de rentabilidad económica superiores a las estimadas

originalmente calculadas, como se muestran en el siguiente cuadro:

Evaluación Económica de los Principales Tramos del Proyecto

Tramo	Km.	Tráfico Promedio Diario (Veh/día)	Costo Del Tramo (US\$mill.)	VAN (US\$mil)	TIR %
Tegucigalpa – Río Dulce (tramo Sansone – Guanábano)	7	12,126	2.30	80.47	45
Choluteca-Marcovia-Los Mangles	16	2,934	5.52	61.35	150
Santa Elena - Cedeño	33	1,757	8.19	10.67	29
Valle de Angeles-San Juan de Flores	19	566	2.99	12.63	66
Comayagua - La Libertad.	28	1,185	3.20	26.21	153
Total	103		22.20		

3.1.2.10. Recálculo de otros indicadores de evaluación económica. Si el proyecto incluyó ex ante otras estimaciones de evaluación económica (costo-efectividad, costo-eficiencia y costo-beneficio), ¿cuál fue el indicador esperado y cuál es el indicador real?

En el Proyecto se consideró como indicador de la evaluación económica el Valor Actual Neto (VAN), que refleja los altos beneficios económicos de la inversión realizada en cada uno de los tramos reconstruidos y mejorados con el proyecto, según las mediciones de tráfico realizadas en el primer trimestre de 2005.

3.1.2.11. Calificación de la efectividad del proyecto en términos de su objetivo de desarrollo (OD). Teniendo en cuenta los análisis realizados en las secciones 3.1.1. y 3.1.2., califique la efectividad del proyecto en términos de su objetivo de desarrollo

☒ Muy Efectivo

☐ Efectivo

☐ Poco Efectivo

☐ Inefectivo

Explique su calificación

Los efectos e impactos de las obras han sido inmediatos al poner en servicio las carreteras y puentes.

3.2. ANALISIS DE LA IMPLEMENTACION



















3.2.1. Medición del desempeño del proyecto

3.2.1.1. Elementos para monitoreo y evaluación. En una escala de 1 a 4 establezca la calidad de los siguientes elementos necesarios para medir el desempeño del proyecto:

1. Análisis de problemas Baja ← ☐ ☐ ☐ ☒ → Alta ☐ N/A

2. Estrategia de intervención en respuesta al(los) problema(s) identificados Baja ← ☐ ☐ ☐ ☒ → Alta ☐ N/A

3. Identificación de efectos (*outcomes*) e impactos esperados Baja ← ☐ ☐ ☐ ☒ → Alta ☐ N/A

4. Identificación de productos (<i>outputs</i>) esperados	Baja ←  → Alta  N/A
5. Indicadores de efectos (<i>outcomes</i>) esperados	Baja ←  → Alta  N/A
6. Indicadores de productos (<i>outputs</i>) esperados	Baja ←  → Alta  N/A
7. Línea de base de efectos (<i>outcomes</i>) esperados	Baja ←  → Alta  N/A
8. Línea de base de productos (<i>outputs</i>) esperados	Baja ←  → Alta  N/A
9. Supuestos de productos a efectos	Baja ←  → Alta  N/A
10. Definición de responsabilidades para la recolección de información	Baja ←  → Alta  N/A
11. Plan para la implementación del proyecto	Baja ←  → Alta  N/A
12. Plan de Adquisiciones	Baja ←  → Alta  N/A

3.2.1.2. Análisis de factores críticos del diseño. Considerando los elementos del diseño del proyecto evaluados en el punto anterior, describa los principales factores (máximo 3) que tuvieron la mayor influencia (positiva y/o negativa) en la medición de su desempeño

Factores Positivos: Los problemas, efectos, productos, é indicadores fueron identificados en el diseño de esta operación complementaria, proponiendo una lista de tramos carreteros y puentes a reconstruir y a mejorar, con este financiamiento adicional (Préstamo BID 1053/SF-HO), por US\$26.8 millones aprobados en enero de 2002, siempre con recursos FOE, a los que posteriormente se le sumó el cofinanciamiento otorgado par Suecia y Austria para la construcción de puentes. Con la aprobación de estos recursos, la contribución del Banco para apoyar la rehabilitación de la red vial en Honduras, alcanzó un monto de US\$42.6 millones. La lista de proyectos originalmente previstos en el Informe de Proyecto, se modificó luego de la reunión de los donantes en Estocolmo con una perspectiva y más precisa de las necesidades, con lo cual ya se podían elaborar los diseños de construcción.

Factores Negativos: Luego del desastre, se creó el Gabinete de Reconstrucción Nacional para coordinar la ayuda y priorizar proyectos, sin embargo, la coordinación entre instituciones nacionales y donantes, mostró grandes debilidades y duplicidad de esfuerzos y el listado de obras viales a reconstruir se efectuó en base a una evaluación preliminar de los daños y costos de las obras a rehabilitar. Hubo una demora de 18 meses, en hacer efectiva a la elegibilidad para desembolsos.

3.2.1.3. Lecciones aprendidas para el diseño (medidas adoptadas). Describa en forma concreta qué medidas fueron adoptadas para mejorar los aspectos previstos en el diseño del proyecto en relación con la medición del desempeño del proyecto

1. La inversión de recursos en el sector debe ser precedida por un ejercicio cuidadoso de identificación de las necesidades y de programación de las prioridades en el tiempo. La atención de necesidades puntuales, tal como se ha hecho durante el período de emergencia, permite la asignación ineficiente de los recursos en el sector, y afecta desfavorablemente el valor económico de la red.

2. Para gerenciar el sector adecuadamente, SOPTRAVI debe contar con recursos humanos competentes y capacitados. La contratación de la preparación de los diseños, de la ejecución de las inversiones, y de la supervisión de los productos con el sector privado, encuentra a la Secretaría en una situación de asimetría de información, de capacidad técnica, y sin los recursos necesarios para descargar las nuevas responsabilidades

3.2.1.4. Lecciones aprendidas para el diseño (medidas alternativas). Con base en su experiencia en este proyecto, describa en forma concreta qué medidas recomienda para mejorar la medición del desempeño en el diseño de futuros proyectos

1. La labor de programación de los recursos y planificación sectorial debe incorporar el análisis de la capacidad de ejecución nacional, incluyendo de manera principal la capacidad instalada disponible en el sector privado para diseñar, ejecutar y supervisar las obras. Los mecanismos de seguimiento de esa capacidad por parte del sector público no permiten tener un cuadro actualizado de la capacidad efectiva que está disponible, y las licitaciones se asignan a empresas que tienen sus recursos ya comprometidos en otros proyectos.

2. Las licitaciones de las obras de emergencia deben ser organizadas de manera de aprovechar la capacidad nacional disponible. Deben adoptarse procedimientos de licitación y contratación que además de permitir mayor competencia y eficiencia, permitan la rápida contratación e inicio de las obras.

3.2.1.5. Información disponible durante la implementación del proyecto. En una escala de 1 a 4 califique el grado de cumplimiento y la calidad de las siguientes tareas que deben ser realizadas por el Organismo Ejecutor para generar información necesaria para la medición de desempeño del proyecto:

1. Establecimiento de procesos y mecanismos para recolección y análisis de datos (fuente de datos, responsables, periodicidad y características de la información)	Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A
2. Recolección de información de línea de base de efectos	Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A
3. Recolección de formación de línea de base de productos	Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A
4. Recolección, análisis y reporte de información sobre recursos disponibles y actividades realizadas	Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A
5. Recolección, análisis y reporte de información sobre productos generados por el proyecto y su contribución al logro de los efectos esperados	Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A
6. Recolección, análisis y reporte de información sobre efectos e impactos generados por el proyecto y su contribución a las metas establecidas en la estrategia de desarrollo sectorial y nacional	Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A

3.2.1.6. Análisis de factores críticos para medición de desempeño durante la implementación. Considerando los procesos del punto anterior, describa los principales factores (máximo 3) que tuvieron la mayor influencia (negativa o positiva) en la medición de desempeño del proyecto durante su implementación

La información necesaria para determinar las líneas de base y generar la información sobre los productos y efectos logrados, se facilitó con el reforzamiento de la GGPE y la UPEG con personal capacitado, así como con la implantación desde muchos años atrás en la SOPTRAVI del sistema de administración vial para aplicar el HDM III (ahora HDM IV) y medir los beneficios económicos con y sin proyecto (línea base), operado por la Unidad de Planificación, Evaluación y Gestión (UPEG) de la SOPTRAVI.

3.2.1.7. Lecciones aprendidas en la implementación (medidas adoptadas). Describa en forma concreta qué medidas fueron adoptadas a fin de obtener la información necesaria (en cantidad y calidad) para medir el desempeño del proyecto

1. Los proyectos sólo deben ser licitados sobre la base de diseños finales apropiadamente aprobados por SOPTRAVI. Los intentos de reducir los costos en el tiempo con licitaciones basadas en diseños preliminares aumentan los plazos finales de ejecución y distorsionan las proyecciones de costo de los proyectos.
2. Los plazos de licitación y de pagos a las empresas, innecesariamente largos y complejos, deben ser resueltos a través de las reformas de los procedimientos internos de SOPTRAVI y de los del Sector Público en Honduras.

3.2.1.8. Lecciones aprendidas para la implementación (medidas alternativas). Con base en su experiencia en este proyecto, describa en forma concreta qué medidas recomienda para mejorar la medición del desempeño durante la implementación de futuros proyectos

1. Los esfuerzos de fortalecimiento institucional se han concentrado hacia el interior de SOPTRAVI, sin alcanzar al entorno externo del resto del sector público en el cual se desenvuelve, y por lo tanto los resultados logrados han sido muy parciales, y carecen de sostenibilidad en el tiempo.
2. Los costos enormes de los daños causados por el Huracán Mitch hacen necesario incorporar el análisis de la vulnerabilidad ambiental de la red y las obras en el diseño y ejecución de los proyectos y en el manejo de la red.
3. La falta de diseños y los procedimientos engorrosos de licitación y contratación de obras y servicios de consultoría, atrasaron también la ejecución del Proyecto en alrededor de dos años.
4. El procesamiento de los pagos fue burocrático, engorroso, y muy lento, incluyó más de ochenta trámites o pasos, fue requisito cumplir con una cantidad de trámites fuera de la institución para pronunciamientos que no tienen mayor valor agregado, y toman entre 90 y 120 días a partir de la fecha de presentación de la factura por parte del contratista. Consecuentemente, los contratistas reflejan el costo de oportunidad del tiempo, y el del financiamiento de corto plazo en un incremento en los precios de las ofertas, y por ende en los costos finales de las obras.

3.2.2. Factores que afectaron la ejecución del proyecto (según ISDP/PPMR)

(Como información útil para contestar las preguntas de la sección 3.2.3. conviene revisar los factores que afectaron la ejecución del proyecto y que fueron registrados en el ISDP/PPMR. La Representación podrá facilitar esta información).

3.2.3. Análisis de factores críticos para el éxito del proyecto

Factores críticos para la obtención de los productos (*outputs*)

3.2.3.1. Identificación de factores negativos para obtener los productos. Describa cuáles fueron los principales factores (máximo 3) que afectaron negativamente la ejecución de los componentes del proyecto y la obtención de sus productos (*outputs*) en términos de cantidad, calidad y oportunidad y analice por qué

1. Uno de los factores principales en el retraso del inicio de ejecución de las obras de por lo menos 24 meses, fue la falta de estudios detallados de ingeniería para determinar qué tipo de solución se debía aplicar en cada uno de los proyectos, habiéndose tenido que recurrir a los fondos de preinversión para efectuar los estudios de ingeniería detallada para los documentos de licitación.
2. En dos casos, se presentaron problemas por invasiones al derecho de vía y la falta de diseños detallados, lo cual hizo que las obras presentaran sobre costos, y en un caso pobre capacidad de ejecución del contratista y desempeño del supervisor.
3. Los plazos de licitación y de pagos a las empresas, innecesariamente largos y complejos, atrasaron también la ejecución de los componentes, y deben ser resueltos a través de las reformas de los procedimientos internos de SOPTRAVI y de los del Sector Público en Honduras.
4. Otro aspecto de atraso es el largo procedimiento de aprobación de contratos. Algunos requisitos para perfeccionar los contratos no agregan valor y deberían ser eliminados. Por ejemplo cuando un contrato tendrá validez mas allá de una Administración (cambio de Gobierno), la normativa actual exige aprobación del Congreso de la República al contrato, aun cuando este es subsidiario de un préstamo que ha sido aprobado por el Congreso. En el Anexo D del Contrato de Préstamo se incluyó una disposición para agilizar la formalización de los contratos de obras, con la sola firma del Ministro, y eliminando trámites en la SEFIN, Procuraduría y Presidencia de la República que no se aplicó.

3.2.3.2. Identificación de factores positivos para obtener los productos. Describa cuáles fueron los principales factores (máximo 3) que contribuyeron positivamente a la implementación de los componentes del proyecto y a la obtención de sus productos (*outputs*) en términos de cantidad, calidad y oportunidad y analice por qué

1. La creación del GGPE en septiembre de 2003, con el soporte de una firma internacional para el control de calidad, programas y costos de las obras, y el fortalecimiento de la UGA;
2. El cofinanciamiento de Suecia y Austria para la ejecución de los puentes del Programa, es un ejemplo de una eficiente coordinación entre donantes;
3. Para la ejecución y supervisión de obras, se incluyó un incentivo monetario para aquellos contratistas que lograran ejecutar la obra en un plazo menor al contratado, y se pudo acortar el tiempo de ejecución en 4 obras. Este mecanismo también tuvo problemas en validar y pagar los bonos y el GGPE en los nuevos contratos optó mejor por establecer hitos intermedios en la ejecución y multas por incumplimiento de las fechas contractuales.

3.2.3.3. Identificación de factores negativos para la obtención de los efectos (*outcomes*). Describa cuáles fueron los principales factores (máximo 3) que afectaron negativamente el logro de los efectos (*outcomes*) del proyecto y analice por qué

El retraso de casi tres años en terminar las obras, es el factor negativo a destacar para la obtención de los beneficios de éste proyecto.

3.2.3.4. Identificación de factores positivos para la obtención de los efectos (*outcomes*). Describa cuáles fueron, en perspectiva, los principales factores que contribuyeron positivamente a la posibilidad de lograr a tiempo los efectos del proyecto (*outcomes*) y analice por qué

1. El proyecto se diseñó, no solo para reparar y habilitar los tramos carreteros afectados por el Mitch, sino también para mejorar sus características por ser estos tramos de construcción antigua y vulnerables, incluyendo su pavimentación total, mejoramiento estructural y drenajes y señalización vial horizontal y vertical, según las nuevas especificaciones para el diseño y construcción de carreteras de la SOPTRAVI y la SIECA.

3.2.4. Análisis de gestión y lecciones aprendidas

3.2.4.1. Análisis de gestión. Identifique y analice la efectividad de las medidas adoptadas para resolver los problemas y aprovechar las oportunidades relacionadas con el análisis de factores críticos y explique cómo fueron llevadas a la práctica

1. La anterior Unidad Ejecutora BID de SOPTRAVI, al inicio de la operación, fue reforzada para supervisar los servicios de consultoría y fiscalizar los contratos de construcción de obras, mediante la contratación de ingenieros para apoyar a dicha Unidad Ejecutora y dos especialistas en medio ambiente para apoyar a la Unidad de Gestión Ambiental (UGA). La contratación de estas asesorías fue una condición previa al primer desembolso de los recursos de financiamiento.

2. Para atender los problemas ambientales se diseñaron diferentes estrategias tales como: (i) la firma de un Convenio de cooperación entre la SERNA y SOPTRAVI, con el objetivo de agilizar los mecanismos establecidos en la ley General del Ambiente y en el reglamento del SINEIA en lo referente al análisis y clasificación de proyectos viales, elaboración de Evaluaciones de Impacto Ambiental, otorgamiento de licencias ambientales, supervisión y realización de auditorías ambientales en los tramos viales financiados bajo el mencionado proyecto, y la coordinación de actividades entre la DECA de SERNA y la UGA de SOPTRAVI, para atender la emergencia causada por el huracán y tormenta tropical Mitch.

3. La UGA de SOPTRAVI, ha tenido la responsabilidad de preparar cuidadosamente las propuestas técnicas relacionadas con los aspectos ambientales de cada Subproyecto, de acuerdo con las normas de la legislación nacional y los criterios que se acuerden con el Banco. Asimismo, a las firmas supervisoras de obras, se les ha comprometido contractualmente a que tengan en el sitio del proyecto un especialista ambiental.

4. La señalización horizontal y vertical, como un elemento importante para contribuir con la seguridad vial, fue incorporado en todos los proyectos desde la etapa de los estudios de ingeniería, lo que permitió asegurar el financiamiento para este componente. En todas las obras se ha logrado completar la señalización según se había definido en los estudios. El proyecto Santa Elena – Cedeño es un ejemplo de lo que se puede lograr en esta materia.

3.2.4.2. Lecciones aprendidas sobre gestión de proyectos. Con base en su experiencia en este proyecto y teniendo en cuenta la efectividad de las medidas adoptadas mencionadas en el análisis de gestión, describa en forma concreta qué medidas alternativas recomienda para enfrentar los problemas que puedan surgir durante la implementación de futuros proyectos similares a este.

1. Honduras es particularmente muy vulnerable a los efectos de los huracanes, sujeta a inundaciones y deslaves por la degradación y erosión de sus cuencas debido a la deforestación, ampliación de la frontera agrícola e intervención humana en las laderas y cauces naturales de los ríos. Pérdidas económicas, vidas y daños a la infraestructura, se hubieran mitigado con un buen sistema de prevención y mitigación de riesgos. La coordinación entre las instituciones nacionales y los donantes, mostró sus grandes debilidades por la competencia y duplicidad de esfuerzos. Después de la conferencia de Estocolmo, se procuró hacer efectiva la mejor coordinación entre los donantes y asimismo, lograr el soporte y asistencia técnica para iniciar el fortalecimiento institucional y municipal del marco institucional del sistema de manejo y prevención de riesgos por desastres naturales en una forma permanente, tomando en cuenta las condiciones particulares de Honduras.

2. Con este proyecto se continuaron los esfuerzos iniciados con el préstamo 1029/SF-HO por fortalecer a la UGA de SOPTRAVI y también mejorar la efectividad de su actuación en la fiscalización de temas ambientales durante el diseño y la ejecución de las obras. La UGA se creó con el propósito de que la variable ambiental fuese incorporada en sus proyectos de obras públicas y de esa manera asegurar el cumplimiento de la Ley General del Ambiente aprobada en julio de 1993. Desde el punto de vista institucional, además del especialista ambiental que apoyó a la UGA, se contrató con recursos del financiamiento, a un especialista ambiental para que colabore con la evaluación de las licencias ambientales en la SERNA. SOPTRAVI y SERNA firmaron un acuerdo en el que se establecen los Términos de Referencia de ese especialista, y asimismo, que la contratación sea con carácter de dedicación exclusiva para las obras viales financiadas con recursos del préstamo.

3. Con el fin de evaluar el grado de eficacia de los instrumentos y estrategia ambiental desarrollados por el préstamo 1029/SF-HO y la efectividad de la aplicación de las medidas de mitigación y protección ambiental en todos los proyectos bajo responsabilidad de SOPTRAVI, con recursos de esta operación se contrató una auditoria ambiental. El resultados de la evaluación mostraron un avance importante en la implementación de medidas ambientales en proyectos viales y para mejorar los procesos aportó con lo siguiente: (i) la identificación de las mejores prácticas para la incorporación de la variable ambiental en el ciclo de proyectos; (ii) un plan específico para el mejoramiento de la gestión ambiental de la UGA; (iii) recomendaciones sobre las reformas orientadas a la inclusión de cláusulas ambientales en los contratos; (iv) una propuesta para mejorar el sistema de inspección de los proyectos de parte de la UGA y la documentación y seguimiento de dichas visitas, especialmente en las comunicaciones a los ejecutores sobre anomalías detectadas, los tiempos para resolver dichas anomalías y las sanciones por incumplimiento; (v) identificar las necesidades de capacitación de los profesionales de SOPTRAVI así como los requerimientos de capacitación para los diseñadores, contratistas y supervisores; y (vi) recomendaciones sobre una estrategia de implementar la ISO 14001 y un programa de capacitación en la UGA.

4. Sería recomendable implementar un sistema de evaluación de desempeño a las empresas consultoras y constructoras, y que dichas calificaciones sean consideradas en futuros procesos de licitación. El sistema deberá ser definido y aprobado conforme lo indicado en las leyes locales y a las normas y procedimientos del Banco.

Calificación de la implementación del proyecto (IP)

3.2.4.3. Calificación de la implementación del proyecto. Califique la implementación del proyecto con base en el análisis de gestión anterior y en los productos (*outputs*) obtenidos en la cantidad y con la calidad esperada, en tiempo razonable y a costos razonables

☒ Muy Satisfactorio (MS)

☐ Satisfactorio (S)

☐ Insatisfactorio (I)

☐ Muy Insatisfactorio (MI)

La implementación del proyecto puede calificarse como muy satisfactoria (MS) por la calidad y cantidad de los productos a un costo que no excedió los presupuestos, a pesar del retraso de casi tres años en su implementación. Cabe destacar también, el nivel protagónico del Banco en este esfuerzo de apoyar a Honduras en la reconstrucción.

3.3. ANALISIS DE SOSTENIBILIDAD

3.3.1. Fortalecimiento Institucional / Organizacional (FIO)

3.3.1.1. Areas fortalecidas o mejoradas por el proyecto. Identifique las áreas institucionales / organizacionales fortalecidas o mejoradas por el proyecto, directa o indirectamente, e indique el nivel de su influencia (nacional, regional, local)

Area Institucional / Organizacional	Si	No	N/A	Nivel		
				Nacional	Regional	Local
1. Marco legal y regulatorio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Procedimientos, manuales, guías operacionales	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Capacidad						
3.1. Capacidad de la alta gerencia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2. Capacidad de la mediana gerencia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3. Capacidad de sistemas de información	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4. Medición del desempeño (capacidad de M&E)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.5. Servicio al cliente	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Estructura funcional y organizacional	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Planeación	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Presupuestación / gestión financiera	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Coordinación Intra- / Inter-sectorial	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Coordinación Intra - / Inter-organizacional	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Personal / desarrollo de recursos humanos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Adquisiciones	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Auto-evaluación, auditoria & rendición de cuentas	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.3.1.2. Fortalecimiento logrado por el proyecto en el país. Describa los aportes más significativos del proyecto (máximo 3) al proceso de fortalecimiento institucional / organizacional en el país

A nivel de país, el proyecto contribuyó a establecer las bases para una estrecha cooperación entre la SOPTAVI y la SERNA para cumplir con la gestión ambiental en construcción de para obras viales y velar porque se cumplan la medidas de mitigación.

3.3.1.3. Fortalecimiento logrado por el proyecto en el Organismo Ejecutor. Describa los aportes más significativos del proyecto (máximo 3) al proceso de fortalecimiento institucional / organizacional en el Organismo Ejecutor. Describa la situación antes-después del proyecto

1. Los logros alcanzados por el proyecto, no alcanzaron las expectativas de fortalecimiento institucional ya que sólo se contrataron consultores individuales en forma temporal para prestar asesoría y apoyo complementario a la Unidad Ejecutora, anticipando la carga de trabajo que se generaría con el arranque de la ejecución de los proyectos de emergencia y que la SOPTRAVI no pudo retener como personal de planta por la alta rotación y bajos salarios.

2. Sin embargo, el BID con el préstamo 1106/SF-HO, cuya implementación se inició el 2003, busca superar las debilidades institucionales de la SOTRAVI, y durante éstos dos últimos años **con la creación del GGPE, y el soporte de una firma internacional, se ha incrementado notablemente el ritmo de ejecución de los proyectos, mejorado la planificación, la gestión ambiental y los sistemas de contratación y pago a los contratistas, no sólo para los proyectos del BID, sino también de otras instituciones financiera y agencias de desarrollo.**

3. Otro de los componentes de éste Programa de Fortalecimiento Institucional del préstamo 1106/SF-HO, apoya la preparación de planes estratégicos de inversión a largo plazo, incluyendo estudios para el concesionamiento de carreteras, mientras que el tercer componente aborda la ejecución del mantenimiento por niveles de servicio de las firmas constructoras a ser contratadas con el Fondo Vial, así como la institucionalización de un sistema de seguridad vial.

3.3.1.4. Calificación de la contribución del proyecto al FIO

☒ Muy Relevante (MR)

☐ Relevante (R)

☐ Poco Relevante (PR)

☐ Irrelevante (I)

Explique su calificación





















3.3.2. Sostenibilidad del proyecto

3.3.2.1. Alcance de la sostenibilidad del proyecto. En consulta con las autoridades del Organismo Ejecutor, defina qué acciones, servicios y/o productos deberían seguir siendo sostenibles, y durante cuánto tiempo, a fin de asegurar la sostenibilidad de los efectos y futuros impactos esperados del proyecto

Al igual que toda la red vial nacional, las obras construidas deberán contar con el financiamiento seguro para su adecuado mantenimiento rutinario y periódico, para evitar su deterioro prematuro y contar con los beneficios en la reducción de costos operativos a lo largo de su vida útil y mejorar la

seguridad vial.

3.3.2.2. Bases para el análisis de sostenibilidad. En una escala de 1 a 4 estime la probabilidad de que durante el año siguiente a la terminación del proyecto (y del financiamiento del Banco) existan los siguientes arreglos y recursos institucionales y organizacionales en el país, necesarios para mantener las acciones, servicios, productos, efectos y futuros impactos iniciados por el proyecto y definidos en 3.3.2.1.

Arreglos institucionales / organizacionales y recursos	Probabilidad
1. Apoyo de la alta gerencia en la Agencia Ejecutora	Baja ←  → Alta  N/A
2. Marco político, legal y regulatorio	Baja ←  → Alta  N/A
3. Preparativos y capacidad organizacional	Baja ←  → Alta  N/A
4. Coordinación inter-organizacional	Baja ←  → Alta  N/A
5. Disponibilidad de recursos financieros	Baja ←  → Alta  N/A
6. Personal idóneo	Baja ←  → Alta  N/A
7. Recursos para mantenimiento de la infraestructura física	Baja ←  → Alta  N/A
8. Apoyo de los beneficiarios del proyecto	Baja ←  → Alta  N/A
9. Apoyo del gobierno nacional	Baja ←  → Alta  N/A

3.3.2.3. Análisis de causas de raíz que afectan negativamente la sostenibilidad. Con base en el punto anterior, y considerando los posibles factores que puedan afectar la sostenibilidad del proyecto, identifique las causas concretas por las cuales usted considera que los futuros impactos, efectos inmediatos, productos, acciones y/o servicios descritos en 3.3.2.1 pueden no ser sostenibles, y explique por qué

1. La nula participación privada en el financiamiento para la construcción y mantenimiento de carreteras;
2. Los recursos asignados para el mantenimiento rutinario y periódico de la red vial nacional en el Fondo Vial, han sido insuficientes desde que fue creado por Decreto Legislativo como una agencia autónoma en 1998, y desde su inicio de operaciones en el 2001, apenas a cubierto un 50% de las necesidades de mantenimiento en promedio de los últimos años (aproximadamente US\$36.0 millones que cubren el 83% de la red pavimentada y un 40% de la red no pavimentada).
3. El sistema de administración vial, para planificar las necesidades de recursos anuales de mantenimiento vial, necesita asignación presupuestaria para realizar sus actividades de inspección permanente y un poco de equipo y personal de dirección, para que la UPEG apoye al Fondo Vial.

3.3.2.4. Análisis de causas de raíz que contribuyen favorablemente a la sostenibilidad. Con base en los previos análisis y considerando los posibles factores que puedan contribuir a la sostenibilidad

del proyecto, identifique las causas concretas por las cuales usted considera que los futuros impactos, efectos inmediatos, productos, acciones y/o servicios descritos en 3.3.2.1. pueden ser sostenibles, y explique por qué

Cuando se preparó la operación para el Mejoramiento del Corredor del Atlántico (Secciones de la CA-5 de la Carretera al Norte) del Plan Puebla-Panamá (Proyecto HO-0207) en el 2004, se obtuvo el compromiso del Gobierno, de incrementar el Fondo Vial hasta un 80% que sería lo adecuado para lograr un nivel aceptable de mantenimiento de la red vial que constituye el mayor activo público de Honduras. Además, hay un ambiente favorable para la aprobación de la Asamblea Legislativa de la nueva ley de tránsito para mejorar la seguridad vial en el país, así como también, un consenso político para incentivar la participación privada, mediante esquemas de financiamiento/concesión de los tramos pendientes de construir del Corredor del Atlántico.

3.3.2.5. Lecciones aprendidas para la sostenibilidad (medidas adoptadas). Con base en su experiencia en este proyecto y teniendo en cuenta los análisis anteriores, describa en forma concisa las medidas adoptadas en su diseño y/o su implementación que fueron eficaces para mejorar la sostenibilidad del proyecto y explique cómo se llevaron a la práctica

Las instituciones son muy débiles para prevenir, mitigar, coordinar y ejecutar prontamente éstos proyectos de emergencia ocasionados por algún desastre natural de cierta magnitud. El BID y el Banco Mundial, se percataron de éstas debilidades y por esto, ambas instituciones, así como otros países donantes, proporcionaron cooperación técnica adicional para el fortalecimiento de las instituciones nacionales, así como para implementar los sistemas para prevenir y actuar rápidamente en casos de futuros desastres. LA SOPTRAVI, debería capitalizar la experiencia obtenida y retener a los profesionales clave que trabajaron con los expertos de las instituciones financieras y países donantes en la reconstrucción del sistema vial.

3.3.2.6. Lecciones aprendidas para la sostenibilidad (medidas alternativas). A partir de su experiencia en este proyecto y teniendo en cuenta los análisis anteriores, describa en forma concisa las medidas alternativas que recomienda tener en cuenta durante el diseño y/o la implementación para mejorar la sostenibilidad de futuros proyectos

Estudios de factibilidad de concesionamiento del mantenimiento de algunos tramos de carreteras principales, han determinado que es posible contar con la participación del sector privado en esta actividad, por lo que el Fondo Vial, con los fondos disponibles, podría atender otras carreteras.

3.3.2.7. Plan de Sostenibilidad. Teniendo en cuenta los análisis anteriores, describa las acciones concretas que el País Prestatario y/o el Banco deberían realizar durante el próximo año para asegurar la sostenibilidad de los futuros impactos, efectos, productos, acciones y/o servicios identificados en 3.3.2.1.

El Plan de Sostenibilidad acordado en el Taller de Cierre del Proyecto, efectuado el 10 de octubre de 2005, son:

1. Seguridad Vial: La nueva legislación para regular el tráfico de vehículos y pasajeros incluyendo el establecimiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial e implantación de los mecanismos para mejorar los indicadores de seguridad, deberá ser aprobada por Congreso de la República, en el segundo semestre de 2006.

2. Control de Pesos y Dimensiones: El diseño del nuevo sistema de control de pesos y dimensiones y para el transporte de sustancias peligrosas, deberán finalizar a fines de 2006 y funcionando a fines de 2007.

3. El Manual de Carreteras: con especificaciones detalladas para el diseño, construcción, mantenimiento y manejo ambiental, de puentes y carreteras deberá ponerse en vigencia por la SOPTRAVI, a más tardar a fines del primer semestre de 2006 ; y

4. Mantenimiento Vial: El presupuesto de Fondo Vial para el mantenimiento de la red vial nacional pavimentada y no pavimentada, deberá continuar incrementándose hasta alcanzar a cubrir el 70% en el 2006 y el 75% en el 2007, según la propuesta acordada en el Informe de Proyecto para el Corredor de Atlántico, de las necesidades de mantenimiento rutinario y periódico de la red vial; así como, implementar en el 2006, la nueva modalidad de contratación del mantenimiento de carreteras por niveles de servicio para una mayor eficacia de los recursos destinados para éste fin é incrementar su presupuesto y personal de dirección para hacer más eficiente el Sistema de Administración Vial para la programación y planificación del mantenimiento vial.

3.3.2.8. Calificación de la sostenibilidad del proyecto. Con base en los análisis previos y las perspectivas del Plan de Sostenibilidad, califique la probabilidad de que el proyecto sea sostenible durante los próximos tres (3) años:

☐ Muy Probable (MP)

☐ Probable (P)

☐ Poco Probable (PP)

☐ Improbable (I)

Explique su calificación

Durante los últimos 3 años se ha asignado un 10% adicional al fondo asignado el año anterior, cumpliendo así con una de las condiciones del Préstamo 1106/SF-HO.

3.4. DESEMPEÑO DEL BANCO

3.4.1. Desempeño del Banco en áreas críticas. Evalúe el desempeño del Banco en las siguientes áreas:

- | | |
|--|---|
| 1. Grado de facilitación para diseñar el proyecto en forma participativa con el Prestatario y el Organismo Ejecutor | Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A |
| 2. Provisión de asistencia técnica y capacitación, así como seguimiento sistemático para que el Organismo Ejecutor cumpla con las políticas y procedimientos del Banco | Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A |
| 3. Provisión de asistencia técnica y capacitación al Organismo Ejecutor, para mejorar la gestión y la administración del proyecto | Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A |
| 4. Utilidad de la supervisión y asesoramiento del Banco para mejorar la gestión y la administración del proyecto | Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A |
| 5. Oportunidad de la respuesta del Banco a los requerimientos del Organismo Ejecutor durante la implementación del proyecto | Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A |
| 6. Flexibilidad del Banco para dar respuesta a emergencias e imprevistos durante la implementación del proyecto | Baja ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A |

3.4.2. Lecciones aprendidas para la organización y funcionamiento de la UEP (medidas adoptadas). Con base en su experiencia durante la implementación del proyecto, identifique qué medidas adoptadas respecto a la estructura, organización y procesos en la Unidad Coordinadora / Ejecutora de Proyecto, así como su interacción con el Banco resultaron eficaces y explique cómo fueron llevadas a la práctica.

La SOPTRAVI ha reportado significativos beneficios en la administración y mejora en el ritmo de ejecución del proyecto, con la creación e implementación del GGPE, en junio de 2003, como punto focal para la administración y ejecución de proyectos de carreteras, substituyendo a la antigua Unidad Ejecutora de proyectos BID, que funcionó desde 1980.

3.4.3. Lecciones aprendidas para la organización y funcionamiento de la UEP (medidas alternativas). Con base en su experiencia durante la implementación del proyecto, qué sugerencias hace al Banco para mejorar la estructura, organización y procesos de la Unidad Coordinadora / Ejecutora de Proyecto y su interacción con el Banco en futuras operaciones?

La GGPE es apoyada por una firma internacional de consultores y un Coordinador de Proyectos BID, y éste sería el esquema a replicar por la SOPTRAVI para proyectos financiados con recursos locales y por otras instituciones financieras y agencias de desarrollo.

3.4.4. Calificación del desempeño del Banco. Con base en 3.4.1. y teniendo en cuenta la experiencia de la institución prestataria y su experiencia como Organismo Ejecutor, califique el desempeño del Banco durante las fases de diseño e implementación del proyecto:

☒ Muy Satisfactorio (MS)

☒ Satisfactorio (S)

☐ Insatisfactorio (I)

☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Explique su calificación

El Banco mantuvo una continua comunicación, realizando reuniones periódicas para revisar los avances del proyecto y los problemas presentados, proporcionando una efectiva asistencia en la implementación de los programas, contribuyendo a alcanzar los objetivos y metas, y a maximizar la utilización de los fondos disponibles.

La participación del Banco fue oportuna para ayudar a encontrar soluciones a los problemas encontrados y para gestionar ante otras instituciones el apoyo requerido.

Las actividades de supervisión y seguimiento del Banco hacia el proyecto, es especial en la etapa del Proceso de Adquisición conllevan a la realización de estos procesos en tiempos mayores. El organismo ejecutor debe continuamente solicitar la No Objeción del Banco en las diferentes etapas del proyecto.

3.5. BASES PARA LA EVALUACION EX POST

3.5.1. Previsiones para la evaluación ex-post. Establezca si esta operación, de acuerdo con el Contrato de Préstamo, requiere una evaluación ex-post. De ser aplicable, proporcione la siguiente información sobre las previsiones tomadas (revisar acuerdos entre el Banco, Prestatario y Ejecutor en la Ayuda Memoria del Taller de Terminación de Proyecto):

¿El Contrato de Préstamo requiere una evaluación ex-post para esta operación?

☒ No ☐ Si

¿Para qué fecha está programada?

Fecha comienzo: DD MM AA

Fecha terminación: DD MM AA

¿Quién es el responsable de realizar la evaluación ex-post?

☐ Banco ☐ Prestatario

¿Cuánto es el costo estimado?

USD\$ []

¿Cuál es la fuente de los recursos financieros para la evaluación ex post?

☐ Recursos de préstamo BID

☐ Recursos del Prestatario

☐ Otra Fuente

Si los recursos provienen de otra fuente, especifique cuál:

3.5.2. Análisis de capacidad para la evaluación ex-post. Analice la capacidad del Organismo Ejecutor, así como su infraestructura y procesos de información para recolectar, analizar y reportar la información sobre el logro de los futuros efectos e impactos del proyecto, y los principales factores que puedan facilitar u obstaculizar esta evaluación

→

3.6. OTRAS LECCIONES APRENDIDAS Y RECOMENDACIONES

En forma adicional a las lecciones aprendidas ya registradas en las secciones anteriores de este reporte, a continuación puede registrar otras lecciones aprendidas y recomendaciones que puedan ser útiles para el diseño y/o la implementación de nuevos proyectos:

→

ANEXO II

AYUDA DE MEMORIA DEL TALLER DE CIERRE DEL PROGRAMA FINANCIAMIENTO
SUPLEMENTARIO PARA EL SUBPROYECTO VIAL DEL CONTRATO DE PRESTAMO
1029/SF-HO

El Taller de Cierre del Préstamo 1053/SF-HO se realizó los días 10 y 11 de octubre de 2005 en la ciudad de Tegucigalpa con la participación de la SOPTRAVI, FONDO VIAL, SEFIN y el BID tratándose los siguientes temas relacionados al Plan de Sostenibilidad, comprometiéndose la SOPTRAVI a poner todo su esfuerzo y hacer las gestiones necesarias para lograr:

- a. **Seguridad Vial:** Gestionar la aprobación en el Congreso Nacional de la Republica la nueva legislación para regular el tráfico de vehículos y pasajeros incluyendo el establecimiento del Consejo Nacional de la Seguridad Vial e implantación de mecanismos para mejorar los indicadores de seguridad.
- b. **Control de Pesos y Dimensiones:** Gestionar los diseños finales, construcción y operación el nuevo sistema de control de pesos y dimensiones, así como el Reglamento de Mercancías Peligrosas para finales de 2006 y que entre en funcionamiento en el 2007.
- c. **Vigencia del Manual de Carreteras:** Concluir con la revisión y poner en vigencia el Manual de carreteras, mediante su publicación en La Gaceta diario oficial de la Republica de Honduras a partir del primer semestre del 2006, contando el mismo con las especificaciones detalladas para el diseño, construcción, mantenimiento y manejo ambiental, de puentes y carreteras.
- d. **Mantenimiento Vial:** Gestionar ante SEFIN el Incremento del presupuesto del Fondo Vial para el mantenimiento de la red vial nacional pavimentada y no pavimentada, hasta alcanzar cubrir el 70% para el 2006 y 75% para el 2007, según la propuesta acordada en el Informe de Proyecto para el Corredor Atlántico, de las necesidades de mantenimiento rutinario y periódico de la red vial; así como, implementar en el 2006, la nueva modalidad de contratación del mantenimiento de carreteras por niveles de servicio para una mayor eficiencia de los recursos destinados para este fin e incrementar su presupuesto y el personal de dirección, para hacer mas eficiente el Sistema de Administración Vial para la programación y planificación del mantenimiento vial.

En Tegucigalpa, el 11 de octubre de 2005


Jorge Carranza
Ministro - SOPTRAVI




Ing. Trinidad Zamora
Jefe de Misión