

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HONDURAS

**FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL
CORREDOR ATLÁNTICO DEL PLAN PUEBLA PANAMÁ
(TRAMOS DE LA CA-5 NORTE),**

**FINANCIADO PARCIALMENTE CON RECURSOS DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO
No.º1565/SF-HO**

(HO-L1020)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Néstor Roa (INE/TSP) Jefe de Equipo; José Agustín Aguerre (INE/TSP); Miguel Coronado (LEG/SGO); Trinidad Zamora (COF/TSP y especialista en adquisiciones); Raúl Campos Montero (consultor ambiental) y Giselle Apat (INE/TSP), quien asistió en la producción del documento. El revisor del documento fue Alejandro Taddia (INE/TSP).

INDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	1
I. ANTECEDENTES	2
El Sector Vial en Honduras.....	2
Desarrollo Institucional.....	3
Préstamo 1565/SF-HO	5
II. FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO.....	5
Objetivo, Componentes y Costo	5
Costo y Financiamiento HO-L1020.....	6
Ejecución.....	6
Aspectos Ambientales y Sociales	7
Riesgos.....	7

Referencias electrónicas

Datos socioeconómicos básicos:	http://www.iadb.org/countries/home.cfm?id_country=HO&Language=English
Cartera en ejecución y préstamos aprobados:	http://ops/approvals/PDFs/Hosp.pdf
Programa tentativo de préstamos:	http://opsgsl/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=HO&L=SP
Información disponible en los archivos de INE/TSP:	http://ops3.reg.iadb.org/idbdocswebservices/getDocument.aspx?DOCNUM=1118567
Plan de Adquisiciones:	http://ops3.reg.iadb.org/idbdocswebservices/getDocument.aspx?DOCNUM=1087343

Propuesta de Préstamo 1565/SF/HO - PR-2856

ANEXOS

ANEXO I	Costo y Financiamiento Consolidado
ANEXO II	Mapa

APÉNDICES

APÉNDICE	Proyecto de Resolución
-----------------	------------------------

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
DGC	Dirección General de Carreteras
FV	Fondo Vial
GHO	Gobierno de Honduras
GGPE	Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución
OFID	Fondo de la OPEP para el desarrollo internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PGAS	Planes de Gestión Ambiental y Social
PPP	Plan Puebla Panamá
RICAM	Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas
SOPTRAVI	Secretaría de Obras Públicas Transporte y Vivienda
TPDA	Tráfico Promedio Diario Anual

RESUMEN DEL PROYECTO
HONDURAS
FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL PROGRAMA DE
MEJORAMIENTO DEL CORREDOR ATLÁNTICO DEL PLAN PUEBLA PANAMA (TRAMOS DE LA CA-5
NORTE)
(HO-L1020)

Términos y Condiciones Financieras					
Prestatario: República de Honduras				Financiamiento CO ¹	Financiamiento FOE
Agencia Ejecutora: Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), a través de la Dirección General de Carreteras por intermedio del Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución ("GGPE")			Plazo de Amortización:	30 años	40 años
			Período de Gracia:	5.5 años	40 años
			Plazo de Desembolso:	4 años	4 años
Fuente	Aprobado 1565/SF- HO	Financia- miento Suplemen- tario			
	US\$ millones				
BID (CO)		21,0	Comisión de Inspección y Supervisión:	0% ²	N/A
BID (FOE)	50,0	9,0			
Cofinanciamiento (OFID)	7,0	5,0	Tasa de Interés:	ajustable	0.25%
Local	6,2	3,5	Comisión de Crédito:	0.25% ³	N/A
Total	63,2	38,5	Moneda:	Dólares de los EE.UU. , FU ⁴	Dólares de los EE.UU.
Esquema del Proyecto					
Objetivo: El objetivo general consiste en mejorar la competitividad de Honduras y apoyar el proceso de integración con los países del Plan Puebla Panamá (PPP), mediante el mejoramiento de las condiciones de transporte, la reducción de los costos de operación, de los tiempos de viaje y de los niveles de accidentalidad en el transporte por carretera. El objetivo específico del financiamiento suplementario es el mejoramiento de las condiciones del transporte de personas y de mercancías en la carretera CA-5 Norte.					
Condiciones contractuales especiales: (i) <u>previas al primer desembolso de la operación</u> : Ninguna; y (ii) <u>para la ejecución de la operación</u> : El préstamo suplementario se regirá por las condiciones especiales aplicables para el préstamo 1565/SF-HO, de conformidad con lo indicado en el párrafo 2.6.					
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna					
El Proyecto es coherente con la Estrategia de País: Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>					
El Proyecto califica como : SEQ <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> Sector <input type="checkbox"/> Geográfica <input type="checkbox"/> % beneficiarios <input type="checkbox"/>					

¹ La tasa de interés, la comisión de crédito, y la comisión de inspección y vigilancia que se mencionan en este documento para el Financiamiento CO se establecen según lo dispuesto en el documento FN-568-3-Rev. El Directorio Ejecutivo puede modificarlas tomando en consideración los antecedentes existentes a la fecha, así como la respectiva recomendación del Departamento de Finanzas.

² En ningún caso la comisión de inspección y vigilancia puede superar el 1%, y el cargo en un semestre dado no podrá superar el monto que resultaría de aplicar el 1% al monto del préstamo, dividido por el número de semestres incluido en el plazo original de desembolso.

³ En ningún caso la comisión de crédito podrá superar el 0,75%. ⁴Facilidad Unimonetaria.

I. ANTECEDENTES

- 1.1 **El Sector Vial en Honduras.** La infraestructura vial en Honduras se encuentra bajo la responsabilidad administrativa de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI). La SOPTRAVI administra una red vial de 14,036 Km., de los cuales 3,276 Km. (23%) corresponden a la red principal, 2,555 Km. (18%) a la red secundaria y 8,205 Km. (59%) a la red vecinal. Adicionalmente, existe una red de alrededor de 12,000 Km. adicionales cuya responsabilidad de mantenimiento no está definida. La red principal se encuentra pavimentada en un 78% y la red secundaria en un 16% con un elevado porcentaje de la misma en estado regular o malo. El Fondo Vial (FV) es un organismo desconcentrado y cuya responsabilidad principal es la de asegurar el sostenimiento financiero, la ejecución continuada y adecuada del mantenimiento rutinario, periódico y la atención de emergencias de la red vial.
- 1.2 El FV y la SOPTRAVI actúan de manera coordinada en la gestión del mantenimiento. La SOPTRAVI define las políticas para el financiamiento, administración y ejecución de los programas y el FV aplica los criterios técnicos que la SOPTRAVI establece, propone los criterios técnicos y geográficos utilizados para la sectorización de la red vial oficial e incorpora los nuevos tramos a la misma, de conformidad al reglamento respectivo. Los recursos del FV se canalizan a través de la SOPTRAVI. La SOPTRAVI evalúa los resultados del Plan de Rehabilitación y Mantenimiento ejecutados por el FV.
- 1.3 En el marco del “Plan de Nación”, presentado por el Gobierno se ha priorizado explícitamente la rehabilitación, reconstrucción, ampliación y mantenimiento de la red vial principal del país. Dentro de estas prioridades se incluye el mejoramiento del Corredor Atlántico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) del Plan Puebla Panamá (PPP), fundamental para ampliar la integración económica hacia el mercado mesoamericano. La Carretera CA-5 Norte forma parte de este corredor.
- 1.4 Dentro de las prioridades nacionales, el mantenimiento es uno de los mayores retos que ha asumido el país. El financiamiento de esta actividad ha venido en aumento al igual que el cubrimiento. Desde el 2003 hasta la fecha los recursos asignados al mantenimiento han observado una tendencia creciente en su valor absoluto y se ha conservado la participación de la asignación frente al total de recursos asignados al sector vial. Estas asignaciones han permitido aumentar gradualmente la meta física atendida¹. Por otra parte, el Fondo Vial con financiamiento del Banco Mundial, ha concluido el estudio para la implementación de un Sistema de Control de Pesos y Dimensiones en las Carreteras de Honduras. Con la implementación de este sistema se espera

¹ En el 2003, se invirtieron alrededor US\$37 millones en mantenimiento y la asignación prevista para el 2007 asciende a casi US\$43 millones. La participación frente al valor total de inversiones se ha mantenido entre el 48% y el 58%. En el 2007 el mantenimiento rutinario y periódico cubre alrededor de 7,500 kilómetros, es decir cerca de un 53% de la red vial nacional.

disminuir los efectos del deterioro acelerado que sufre la red vial, producto del sobrepeso de los vehículos. La implantación del sistema así como la construcción de las obras requeridas para los fines señalados se efectuarán con recursos de la Cuenta de Desafío del Milenio de los Estados Unidos.

- 1.5 **Desarrollo Institucional.** Con el apoyo del Banco (préstamo 1106/SF-HO) y otras instituciones, la SOPTRAVI ha venido avanzando en el desarrollo de su capacidad de gestión. Las acciones de fortalecimiento realizadas han cubierto áreas que incluyen los sistemas de planificación, gestión ambiental, seguridad vial y la contratación. La operación HO-L1013, que también forma parte del programa de préstamos para el 2007, continúa apoyando estos esfuerzos al dirigir recursos para profundizar las acciones en las áreas mencionadas, apoyar en el desarrollo de concesiones viales y capacitación en aspectos de control de calidad de obras, estudios ambientales y seguridad vial.
- 1.6 **La carretera CA-5 Norte.** El Corredor del Atlántico del Plan Puebla Panamá, con una longitud de 1,745 Km., une México, Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador. En Honduras este corredor incluye tramos de la carretera CA-5 Norte con una longitud de 294 Km., la cual a su vez se une hacia el sur con la futura carretera entre Villa San Antonio y Goascorán², y conecta con El Amatillo (punto fronterizo con El Salvador) y de allí con el Puerto de Cutuco en El Salvador. El recorrido en Honduras permite dar acceso a las cargas que se originan o tienen como destino a Puerto Cortés, el único puerto de aguas profundas de Centroamérica y uno de los mejor equipados.
- 1.7 Por la CA-5 Norte transitan desde Puerto Cortés la mayoría de los productos de importación y exportación de Honduras hasta los principales centros de consumo y producción ubicados en las ciudades de San Pedro Sula, Comayagua y Tegucigalpa. La CA-5 Norte tiene sectores donde el tráfico promedio diario anual (TPDA) supera los 7,500 vehículos, absorbe el 23% del movimiento por carretera medido en vehículos-kilómetro con sólo el 5% de la longitud total de la red nacional.
- 1.8 La SOPTRAVI, con el apoyo del Banco, había concebido un ambicioso programa de inversiones para mejorar sustancialmente las condiciones de este importante sector del Corredor Atlántico del PPP. Sin embargo, las limitaciones de financiamiento llevaron en su momento a reconsiderar el dimensionamiento de las obras y se propuso adelantar rehabilitaciones y acondicionamientos de un carril de ascenso en los tramos no financiados. Con los recursos obtenidos desde la aprobación del 1565/SF-HO, en especial los obtenidos de parte de la Cuenta del Milenio de los Estados Unidos, las autoridades han decidido mejorar sustancialmente el nivel de servicio de la CA-5 Norte, frente a las previsiones originales que fueron más modestas³ y manteniendo la rentabilidad económica

² La vía San Antonio – Guascorán se encuentra parcialmente financiada por el Banco Centroamericano de Integración Económica – BCIE.

³ Las obras planificadas en el 2004, consideraban ampliaciones a cuatro carriles solo en los tramos más críticos, algunos libramientos en dos carriles, obras de rehabilitación, aprovechamiento de los

tanto de las obras que financia el Banco como del plan de inversiones integral de la CA-5 Norte como un todo. Con el plan de inversiones actual, un 60% de la carretera contará con cuatro carriles, 17% con un tercer carril de ascenso y 23% continuará en dos carriles.

- 1.9 El programa total de inversiones para mejorar el corredor asciende a US\$194 millones. El préstamo 1565/SF-HO financia parcialmente estas obras, las cuales complementan un financiamiento del Banco Mundial para la ampliación del sector Taulabé – La Barca de la CA-5 Norte, el cual ya está en operación. Posterior a la aprobación del préstamo 1565/SF-HO por parte del Banco, se materializaron financiamientos sustanciales por parte de la Cuenta del Desafío del Milenio de los EE.UU. y por OFID⁴. Del plan de inversiones mencionado quedan pendientes recursos por US\$34.4 millones, para cuyo financiamiento se ha solicitado apoyo al Banco y a OFID como se describe en el alcance de este Financiamiento Suplementario (ver par. 2.1). El plan de inversiones de las obras faltantes en la CA-5 Norte se resume en el cuadro I-1.

Cuadro I-1				
Plan de Inversión en la Carretera CA 5 Norte				
Tramo	Longitud en Kms.	Inversión* (US\$ mill.)	Tipo de Obras	Financiador
Tegucigalpa - Inicio Valle de Comayagua (Las Mercedes)	54.9	67.8	Ampliación a 4 carriles toda la longitud	Cuenta de Desafío del Milenio de EE.UU.
Inicio - Final Valle de Comayagua	30	35.7	Ampliación a 4 carriles.	HO-L1020 (sector Inicio Valle a las Mercedes, US\$ 5.4 Millones), BID 1565/SF-HO (sector Las Mercedes a Final del Valle US\$ 25.3 millones) y OFID nuevo cofinanciamiento (Intersecciones a desnivel US\$ 5 mill.)
Final Valle de Comayagua - Taulabé	49.5	33.4	4 Kms. de 4 carriles, 23 Kms de 3 carriles y 22.5 Kms, de 2 carriles	Cuenta de Desafío del Milenio de EE.UU.
La Barca - Villanueva	26	57.1	Ampliación a 4 carriles.	13 Kms. a 4 carriles se financian con OFID, cofinanciamiento ya aprobado paralelo al 1565/SF-HO (US\$ 7 millones) y con BID 1565/SF-HO (US\$ 26.1 millones). La ampliación de los 13 Km. restantes a 4 carriles se financiarán con el HO L1020 (US\$ 24 millones)
TOTAL	160.4	194.0		
* Incluye costos de construcción y supervisión				

hombros para incorporar un tercer carril o de ascenso y no consideraba intersecciones a desnivel ni mejoras en las intersecciones a nivel. En el caso del préstamo 1565/SF-HO, todo el tramo se encontraba diseñado para cuatro carriles.

⁴ OFID es el Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) para el desarrollo internacional.

- 1.10 **Préstamo 1565/SF-HO.** El préstamo 1565/SF-HO fue aprobado por el Banco el 14 de julio de 2004. El proyecto incluye un componente para la ampliación y rehabilitación de la CA-5 Norte y un componente de apoyo para el mejoramiento de la seguridad vial. En el componente de inversión en la CA-5 Norte, a la fecha se ha comprometido el 78% del préstamo y entre los meses de abril y agosto se firmaron los contratos de construcción y supervisión de dos secciones (Secciones II, III y IV) de los tramos Inicio y Final de Valle de Comayagua y Villanueva – La Barca, lo que corresponde a un 75% de la longitud total prevista para los tramos que financiará el Banco. El Préstamo se declaró elegible para desembolsos el 3 de junio de 2005 y las obras iniciaron en el mes de agosto de 2007, con lo cual se espera alcanzar al final del año desembolsos por US\$8.5 millones. El proceso no ha avanzado más rápido debido a demoras en los trámites para la liberación del derecho de vía en algunos de los predios afectados y por la declaratoria desierta de una de las licitaciones de obra (Sección I). Por otra parte, SOPTRAVI se encuentra preparando los documentos de licitación para el componente de señalamiento vial y definiendo las consultorías que serán necesarias para el estudio de puntos críticos en la carretera CA-5-Norte y otras pertenecientes al corredor logístico. Con este componente se ha previsto señalar 350 kilómetros de carreteras del Plan Puebla Panamá. Adicionalmente, y en cumplimiento a lo establecido en el convenio de préstamo, se firmó un acuerdo entre los cooperantes que participan del financiamiento de las obras de la CA-5 Norte, con el objetivo de coordinar acciones y mantener un diálogo continuo con el fin de asegurar, de manera coherente, el cumplimiento de las metas y los objetivos de las distintas operaciones.
- 1.11 **Logros alcanzados.** En síntesis, hasta la fecha se ha logrado estructurar la financiación y el desarrollo del Mejoramiento de la Carretera CA-5 Norte, vía crucial para el comercio exterior de Honduras. El Banco ha contribuido no solo con recursos financieros sino con el establecimiento de mecanismos de coordinación que han facilitado la entrada de otros financiadores al proyecto. En los tramos que financia el Banco, las obras están en marcha y los derechos de vía se han liberado en el 100% en los tramos contratados lo cual permitirá acelerar el ritmo de ejecución. Por otra parte, con el apoyo del Banco, la SOPTRAVI se ha fortalecido en las áreas de planificación, gestión ambiental, y contratación y hoy día está en mejor capacidad para ejecutar el plan de inversiones. En el tema de seguridad vial, desde 2005 está operando el Sistema de Información de Accidentes de Tránsito, y los resultados del sistema están alimentando el programa de identificación y atención de puntos críticos que financia el Banco y que está próximo a ser licitado.

II. FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO

- 2.1 **Objetivo, Componentes y Costos.** El objetivo general consiste en mejorar la competitividad de Honduras y apoyar el proceso de integración con los países del PPP, mediante el mejoramiento de las condiciones de transporte, la reducción de los costos de operación, de los tiempos de viaje y de los niveles de accidentalidad en el transporte por carretera. Los objetivos específicos del nuevo financiamiento

se concentran en el mejoramiento de las condiciones del transporte de personas y de mercancías en la CA-5 Norte.

- 2.2 Las nuevas inversiones a incluir se incorporan como parte del primer componente denominado **Ampliación y Rehabilitación de la CA-5 Norte** según se describe a continuación:
- Tramo **Villanueva – La Barca**: ampliación de dos a cuatro carriles en las secciones: La Barca – Potrerillos Sur (13 km); Potrerillos Sur – Puente sobre el río Ulúa (6.9 km); Puente sobre el río Ulúa – Pimienta Norte (3.6 km); y mejoramiento de la intersección a nivel en La Barca; e
 - Inclusión en el componente del tramo **Inicio Valle de Comayagua (Las Mercedes) - Desvío Villa de San Antonio** (5 km), el cual se ampliará de dos a cuatro carriles y donde se rehabilitará la calzada existente.
- 2.3 El financiamiento suplementario, también incluye la construcción de dos pasos a desnivel en la intersección con la vía que conduce al municipio de La Paz y en la intersección con los accesos al Aeropuerto de Palmerola y los parques industriales aledaños, obras que serán cofinanciadas por OFID con una inversión total de US\$5 millones. El proyecto financia las obras, la supervisión y la contratación de consultores individuales que respaldarán todo el proceso de adquisiciones para liberar el derecho de vía.
- 2.4 El cuadro de costos del financiamiento suplementario se presenta en el Cuadro II-1 y el Cuadro de costos consolidado se adjunta como Anexo I.

Cuadro II-1				
Costo y Financiamiento HO-L1020				
US\$ miles				
Categoría	BID	OFID	GHO	Total
1. Ingeniería y Administración	2,100	-	800	2,900
1.1. Supervisión, Auditoría y Evaluación	2,100	-	800	2,900
2. Costos Directos				
2.1. Ampliación y Rehabilitación CA-5 Norte	25,500	5,000	2,580	33,080
2.1.1. Tramo Las Mercedes - Desvío Villa de San Antonio	4,700	4,110	-	8,810
2.1.2. Tramo Villanueva a La Barca	19,000		1,880	20,880
2.1.3. Mitigación ambiental y social tramos CA-5 Norte	1,800	890	700	3,390
3. Imprevistos	2,400	-	100	2,500
4. Gastos financieros	-		20	20
4.1. Comisión de Compromiso	-		20	20
4.2. Intereses	-		-	-
4.3. Comisión de Inspección y Vigilancia	-		-	-
Total Proyecto	30,000	5,000	3,500	38,500

- 2.5 **Ejecución.** El financiamiento suplementario es un préstamo de inversión al igual que el programa original. El prestatario será la República de Honduras y el Organismo Ejecutor será la SOPTRAVI, la que a su vez actuará a través de la

Dirección General de Carreteras (DGC) por intermedio del Grupo de Gerencial de Proyectos Ejecución (GGPE). Los recursos del préstamo de inversión serán canalizados por el Gobierno a la SOPTRAVI como un aporte con destino específico para apoyar el desarrollo del proyecto.

- 2.6 Dentro de la DGC, la administración del préstamo será responsabilidad del GGPE. La responsabilidad del GGPE incluirá las mismas funciones principales previstas en el préstamo 1565/SF-HO en relación con la administración financiera y contable, informes, cuentas bancarias, control y seguimiento y coordinación con otros financiadores internacionales. También regirán las condiciones contractuales especiales de ejecución previstas en el préstamo 1565-SF/HO en lo relacionado con la autorización y requisitos para convocatoria de las licitaciones de obras, el mantenimiento de las obras financiadas, y la coordinación con otras instituciones financiadoras⁵ de la CA-5 Norte. Las adquisiciones se regirán por lo previsto en las políticas del Banco (Documentos GN-2349-7 y GN-2350-7).
- 2.7 **Aspectos Ambientales y Sociales.** La clase de obras que se propone financiar con el suplemento sigue siendo igual a la del proyecto original, y por lo tanto la Estrategia Social y Ambiental como el Informe de Gestión Ambiental y Social originalmente aprobados para el Programa de Mejoramiento del Corredor Atlántico del PPP (tramos de la CA-5 Norte) siguen siendo aplicables para los nuevos tramos a financiar. Además de la supervisión en marcha por parte del Banco para las obras ya financiadas, el equipo de proyecto, con el apoyo de un consultor ambiental y social realizaron una revisión de las nuevas inversiones, incluyendo una visita de campo para verificar que los impactos y los planes de gestión ambiental y social aprobados continúan vigentes⁶.
- 2.8 Desde el proyecto original el PGAS incluyó los siguientes programas: (a) Programa de Rescate Arqueológico; (b) Programa de Gestión Social y Consulta Pública; (c) Programa de Saneamiento del Derecho de Vía; (d) Programa de Reasentamiento Involuntario; (e) Programa de Seguridad Vial; y (f) Programa de Manejo Ambiental para la Construcción, Operación y Mantenimiento del Proyecto. Adicionalmente, como parte de la revisión realizada se ha recomendado que la SOPTRAVI y la firma de supervisión enfatizen la adecuada implantación de los elementos de seguridad vial y peatonal que el diseñador está proponiendo, previo a la aprobación de los planos finales de ingeniería, para el tramo las Mercedes – Desvío de San Antonio.
- 2.9 **Riesgos.** La operación no presenta riesgos adicionales. El proyecto propuesto continúa apoyando los esfuerzos de SOPTRAVI para mejorar los estándares viales del país. SOPTRAVI es una institución que cuenta con buena capacidad de

⁵ Para mayor detalle ver Documento PR-2856, Informe de Proyecto Mejoramiento del corredor Atlántico del PPP –(Tramos de la CA-5 Norte) – proyecto HO-207 (Préstamo 1565/SF-HO). Específicamente: para las funciones del GGPE ver par. 3.2, y para las condiciones contractuales especiales de ejecución, ver Resumen Ejecutivo literales (a), (b), (c) y (g).

⁶ En los anexos se presenta un Informe sobre la revisión realizada por el equipo de proyecto en conjunto con el consultor.

gestión para ejecutar un programa con las características de la operación propuesta, como surge de la satisfactoria ejecución de programas anteriores financiados por el Banco y por el Banco Mundial. Además, ha sido objeto de anteriores Programas de Fortalecimiento que han afirmado su capacidad de ejecución.

- 2.10 El GGPE ha ejecutado satisfactoriamente proyectos financiados por el Banco y por otras entidades multilaterales. El GGPE es parte de la estructura organizacional de SOPTRAVI, cuenta con funcionarios de planta y consultores de apoyo, con una organización eficaz para el control físico y financiero de sus proyectos y, al igual que otras dependencias clave de SOPTRAVI, se ha equipado y fortalecido institucionalmente. El GGPE está en capacidad de administrar completamente el Programa, llevar la contabilidad y presentar los informes correspondientes. La experiencia recogida anteriormente en el diseño de programas de inversión permite prever una adecuada ejecución de esta operación.

ANEXO I												
Costo y Financiamiento (CONSOLIDADO)												
US\$ miles												
	Préstamo Aprobado				Finaciamiento Suplementario				Consolidado			
Categoría	BID	OFID	GHO	Subtotal	BID	OFID	GHO	Subtotal	BID	OFID	GHO	Total
1. Ingeniería y Administración	4,680	990	1,880	7,550	2,100	-	800	2,900	6,780	990	2,680	10,450
1.1 Supervisión, Auditoría y Evaluación	3,680	990	-	4,670	2,100	-	800	2,900	5,780	990	800	7,570
1.2 Administración	1,000	-	1,880	2,880	-	-	-	-	1,000	-	1,880	2,880
2. Costos Directos	41,270	6,010	2,730	50,010	25,500	5,000	2,580	33,080	66,770	11,010	5,310	83,090
2.1 Ampliación y Rehabilitación CA-5 Norte	39,770	6,010	2,730	48,510	25,500	5,000	2,580	33,080	65,270	11,010	5,310	81,590
2.1.1 Tramo Las Mercedes - Desvío Villa San Antonio	-	-	-	-	4,700	4,110	-	8,810	4,700	4,110	-	8,810
2.1.2. Tramo Inicio a Final Valle de Comayagua	20,670	-	1,070	21,740	-	-	-	-	20,670	-	1,070	21,740
2.1.3. Tramo Villanueva a La Barca	16,210	5,100	1,070	22,380	19,000	-	1,880	20,880	35,210	5,100	2,950	43,260
2.1.4 Medidas de seguridad vial tramos CA-5 Norte.	1,500	-	-	1,500	-	-	-	-	1,500	-	-	1,500
2.1.5 Mitigación ambiental y social tramos CA-5 Norte	1,390	910	590	2,890	1,800	890	700	3,390	3,190	1,800	1,290	6,280
2.2 Seguridad Vial - vías PPP	1,500	-	-	1,500	-	-	-	-	1,500	-	-	1,500
3. Imprevistos	3,550	-	-	3,550	2,400	-	100	2,500	5,950	-	100	6,050
4 Gastos financieros	500	-	1,580	2,080	-	-	20	20	500	-	1,600	2,100
4.1 Comisión de Compromiso	-	-	530	530	-	-	20	20	-	-	550	550
4.2 Intereses	-	-	1,050	1,050	-	-	-	-	-	-	1,050	1,050
4.3 Comisión de Inspección y Vigilancia	500	-	-	500	-	-	-	-	500	-	-	500
Total Proyecto	50,000	7,000	6,190	63,190	30,000	5,000	3,500	38,500	80,000	12,000	9,690	101,690

ANEXO II - HONDURAS

Financiamiento Suplementario para el Programa de Mejoramiento del Corredor Atlántico del Plan Puebla Panamá (HO-L1020)



Este mapa, preparado por el Banco Interamericano de Desarrollo, no ha sido autorizado por ningún órgano competente y su inclusión en el documento de préstamo tiene por objeto exclusivo indicar el área de influencia del Proyecto que se propone financiar.

10/04/2001 10:00:00 AM