

Informe de Terminación de Proyecto

PCR

| | |
|------------------------------------|---|
| Nombre del Proyecto: | Programa de Infraestructura Corredor Logístico – San Pedro Sula |
| País: | Honduras |
| Sector/Subsector: | Transporte |
| Equipo de Proyecto Original: | Rafael Acevedo, Jefe de Equipo, Felipe Targa, Melanie Glass, Jean Paul Vélez y Giselle Apat (INE/TSP), Trinidad Zamora (TSP/CHO) y Miguel Coronado (LEG/SGO). |
| Número de Proyecto: | HO-L1018 |
| Número de Préstamo (s), CT (s): | 2017/BL-HO, ATN/OC-11025 |
| Fecha de Aprobación Final del PCR: | |

| | |
|-------------|--|
| PCR Equipo: | Daniel Torres Gracia, Jefe de Equipo (TSP/CNI); Alfonso Salazar (TSP/CHO); Juliana de Moraes (INE/TSP); Nalda Morales y Maria Cecilia del Puerto (FMP/CHO); Irma Liliam Castillo y Juan Jose Larios (TSP/CHO). |
|-------------|--|

Junio, 2017

ÍNDICE

| | | |
|-------------|--|-----------|
| I. | INFORMACIÓN BÁSICA | 4 |
| II. | EL PROYECTO | 5 |
| | A. CONTEXTO DEL PROYECTO..... | 5 |
| | B. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO..... | 5 |
| | C. COMPONENTES | 6 |
| | D. REVISIÓN DE LA CALIDAD DEL DISEÑO (N/A) | 7 |
| III. | RESULTADOS | 7 |
| | A. EFECTOS DIRECTOS | 7 |
| | B. EXTERNALIDADES | 11 |
| | D. COSTOS DEL PROYECTO..... | 15 |
| IV. | IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO | 15 |
| | A. ANÁLISIS DE LOS FACTORES CRÍTICOS | 15 |
| | B. DESEMPEÑO DEL PRESTATARIO/AGENCIA EJECUTORA | 17 |
| | C. DESEMPEÑO DEL BID..... | 19 |
| V. | SOSTENIBILIDAD | 19 |
| | A. ANÁLISIS DE FACTORES CRÍTICOS..... | 19 |
| | B. RIESGOS POTENCIALES | 20 |
| | C. CAPACIDAD INSTITUCIONAL | 20 |
| VI. | EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO | 21 |
| | A. INFORMACIÓN SOBRE RESULTADOS | 21 |
| | B. SEGUIMIENTO FUTURO Y EVALUACIÓN EX POST | 21 |
| VII. | LECCIONES APRENDIDAS | 22 |

Anexos

- I. Acta del Taller de Cierre
- II. Informe de Evaluación Final del Prestatario

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

| | |
|-----------------|---|
| BID | Banco Interamericano de Desarrollo |
| COV | Costos de Operación Vehicular |
| DAB | Junta de Resolución de Conflictos (<i>Dispute Adjudication Board</i>) |
| DGT | Dirección General de Tránsito |
| FT | Factor de Tráfico |
| GCI | Índice de Competitividad Global |
| GGPE | Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución |
| GdH | Gobierno de Honduras |
| HNL | Lempiras, Moneda Oficial de la República de Honduras |
| HO | Honduras |
| INSEP | Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos |
| INVEST-H | Inversión Estratégica de Honduras |
| IRI | Índice de Rugosidad Internacional |
| MCA-H | Cuenta del Desafío del Milenio Honduras |
| MSPS | Municipio de San Pedro Sula |
| OE | Organismo Ejecutor |
| OD | Objetivo de Desarrollo |
| ONG | Organizaciones No Gubernamentales |
| PI | Progreso en la Implementación |
| PPP | Plan Puebla Panamá |
| PQI | Plan Quinquenal de Inversiones |
| RICAM | Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas |
| SAPP | Superintendencia de Alianza Público Privada |
| SERNA | Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente |
| SO | Sostenibilidad |
| SOPTRAVI | Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda |
| TPDA | Tránsito Promedio Diario Anual |
| TPD | Tránsito Promedio Diario |
| UEP BID | Unidad Ejecutora de Proyectos del Banco Interamericano de Desarrollo |

I. Información Básica

| DATOS BÁSICOS | | | | | | | | | | |
|--|--|---------|------|-------|--------------|-----------------|--|---|--|--|
| No. PROYECTO: HO-L1018 | Nombre: Programa de Infraestructura Corredor Logístico - San Pedro Sula | | | | | | | | | |
| Prestatario: República de Honduras Agencia ejecutora (AE): INVEST-H/MCA-H | Fecha aprobación Directorio: 17 de septiembre de 2008 Fecha efectividad contrato préstamo: 24 de diciembre de 2009 Fecha elegibilidad primer desembolso: 19 de julio de 2010 | | | | | | | | | |
| Préstamo (s): 2017/BL-HO | | | | | | | | | | |
| Sector: Transporte | <u>Meses en ejecución</u> * desde aprobación: 93,5 meses * desde efectividad del contrato: 78 meses | | | | | | | | | |
| Instrumento de préstamo: Inversión Específico | <u>Períodos de desembolso</u> Fecha original desembolso final: 24 de junio de 2015 Fecha actual desembolso final: 24 de junio de 2016 Extensión especial (meses): 12 meses <u>Monto préstamo(s)</u> * Monto original: US\$20.000.000 * Monto actual: US\$20.000.000 * Pari Passu (si aplica): 10% (US\$2.000.000) <u>Desembolsos</u> Monto a la fecha: (100%) <u>Costo Total del Proyecto</u> (Estimado Original): US\$22.000.000* *En el convenio de préstamo se indicaba un costo total de US\$44.000.000 asumiendo un cofinanciamiento de US\$20.000.000 del <i>Economic Development Cooperation Fund</i> del Gobierno Coreano o de otra fuente alternativa, recursos que no fueron aprobados, más US\$2.000.000. (¶ 4.22) (sostenibilidad) <u>Redireccionamiento</u> Este proyecto: - ¿Recibió fondos de otro proyecto? [] - ¿Envió fondos a otro proyecto? [] - N/A [x] <table border="1"> <thead> <tr> <th>De/Para</th> <th>Para</th> <th>Monto</th> </tr> <tr> <th>No. Proyecto</th> <th>No. Subpréstamo</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">* Monto actual (ajustado para redireccionamiento)</td> </tr> </tbody> </table> | De/Para | Para | Monto | No. Proyecto | No. Subpréstamo | | * Monto actual (ajustado para redireccionamiento) | | |
| De/Para | Para | Monto | | | | | | | | |
| No. Proyecto | No. Subpréstamo | | | | | | | | | |
| * Monto actual (ajustado para redireccionamiento) | | | | | | | | | | |
| Reducción de Pobreza (PTI): Sí/No | No | | | | | | | | | |
| Equidad Social (SEQ): Sí/No | No | | | | | | | | | |
| Clasificación ambiental: A, B o C | Categoría B | | | | | | | | | |
| <u>En estado de Alerta</u> Está el proyecto "en alerta" por País: Sí/No | No | | | | | | | | | |
| De ser afirmativo, favor indicar razones (Clasificaciones OD, PI, y/o indicadores relevantes de País): | N/A | | | | | | | | | |
| Comentarios de relevancia de la clasificación de alerta de este proyecto (si aplica): | N/A | | | | | | | | | |

Tabla 1: Resumen de la Clasificación de Desempeño

| | | | | |
|----|---|---|--|---|
| OD | <input type="checkbox"/> Muy Probable(MP) | <input checked="" type="checkbox"/> Probable (S) | <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) | <input type="checkbox"/> Improbable (MI) |
| PI | <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |
| SO | <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

OD: Objetivo de Desarrollo, PI: Progreso en la Implementación, SO: Sostenibilidad

II. El Proyecto

A. Contexto del Proyecto

- 2.1 La infraestructura vial tiene un impacto directo sobre el crecimiento, la eficiencia del sector productivo y el desarrollo social, tanto por sus efectos en materia de conectividad y acceso de la población a los servicios, como por su papel determinante en el desarrollo regional y local. El Corredor Logístico San Pedro Sula - SPS, con una longitud de 18,4 km, forma parte del Corredor del Atlántico del Plan Puebla Panamá es de interés nacional y regional por formar parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) y sirve de 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.
- 2.2 En el momento de ser solicitado el préstamo 2017/BL-HO, el Gobierno de Honduras (GdH) estaba enfocado al mejoramiento de la infraestructura nacional, ejecutando acciones orientadas a la rehabilitación, reconstrucción y mantenimiento de la red vial principal incluyendo aquellas necesarias para mantener y adecuar la infraestructura vial y los requerimientos que surgen de los procesos de integración regional y de la necesidad de hacer más competitivo al país. El proyecto era consistente con las estrategias del BID para el sector y el país, al apoyar la rehabilitación y ampliación del sistema vial existente. También se enmarcó en la estrategia de competitividad del BID, al apoyar a Honduras en el mejoramiento de su entorno económico y aumentar la productividad.
- 2.3 El proyecto Programa Mejoramiento Corredor Logístico San Pedro Sula buscó mejorar los accesos viales a la ciudad de San Pedro Sula en el marco del mejoramiento integral de la carretera CA-5 Norte, a través de la ampliación, rehabilitación y mejoramiento del Segundo Anillo Periférico que es la principal vía usada para atravesar la ciudad en dirección Sur-Norte, como un componente local del corredor principal que es la carretera troncal CA-5 Norte; tratándose de una vía mixta urbana y suburbana. El proyecto tiene un efecto regional al reducir los costos logísticos del corredor asociados a la actividad productiva de exportación regional e internacional, así como un efecto local al mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial urbana en el principal núcleo urbano de actividad económica del país.
- 2.4 Como complemento a la rehabilitación y ampliación de las vías, se previó la construcción de intercambiadores en las principales intersecciones del segundo anillo, así como la rehabilitación y ampliación de algunas vías transversales, sin embargo, no se logró la aprobación del cofinanciamiento requerido para la construcción de estas obras.

B. Descripción del Proyecto

- 2.5 **Objetivo general:** Mejorar los accesos viales a la ciudad de San Pedro Sula, el centro industrial del país, en el marco del Programa de Mejoramiento Integral de la Carretera CA-5 Norte (Cláusula 1, Estipulaciones Especiales, Contrato de Préstamo 2017/BL-HO).
- 2.6 **Objetivos específicos:** La ampliación, rehabilitación y mejoramiento del segundo anillo periférico entre la cabecera norte del Río Chamelecón e intersección Gala,

dando solución a los problemas de congestionamiento que existen en el cruce de esta vía por la ciudad al tiempo que agiliza el acceso a Puerto Cortés.

C. Componentes

- 2.7 **Componente 1: Rehabilitación y repavimentación entre Río Chamelecón y la Intersección de la Calle 6.** Este componente consiste en las obras de rehabilitación de pavimentos en 12,9 km de la vía actual, entre la cabecera del Río Chamelecón y la Intersección de la Calle 6. Las obras de rehabilitación involucran la repavimentación con concreto hidráulico de aproximadamente el 70% de la longitud del tramo, mediante el refuerzo del pavimento existente o la reconstrucción del mismo, así como un ensanche de la pista en secciones angostas a fin de uniformar el ancho de la vía a 8,20 m en toda la extensión. Dentro del objetivo de mejorar la seguridad vial y en especial la peatonal, se había previsto la construcción de hasta ocho puentes peatonales a lo largo de este tramo.
- 2.8 **Componente 2: Rehabilitación y construcción entre Calle 6 e Intersección Gala.** Este componente consiste en: (i) la rehabilitación de la calzada del tramo existente, el cual cuenta con un carril por sentido y una extensión de 5,5 km, involucrando la repavimentación del mismo con concreto hidráulico en aproximadamente 60% de su longitud, mediante el refuerzo del pavimento existente o la reconstrucción del mismo, así como un ensanche de la pista en secciones angostas a fin de uniformar el ancho de la vía a 8,2 m en toda la extensión; (ii) la construcción de una nueva calzada de 8,2 m de ancho a lo largo de los 5,5 km, a fin de conformar una doble calzada de dos carriles por sentido entre la intersección del segundo anillo con la Calle 6 y la intersección Gala y así completar la duplicación del segundo anillo periférico en toda su extensión; y (iii) la construcción de nuevas obras de drenaje menor y mayor sobre el tramo, incluyendo la construcción de dos puentes, uno sobre el Río Bermejo y otro sobre el Río Blanco, con una longitud total de 240 m. Adicionalmente, se previó la financiación de un carril adicional entre la intersección Gala y la caseta de peaje y de obras conexas para maximizar la seguridad vial sobre este tramo, incluyendo señalización horizontal y vertical, bahías para las paradas de transporte colectivo, carriles para virar a la izquierda, donde corresponda, dos puentes peatonales, etc.
- 2.9 **Componente 3: Reasentamiento.** Este componente financia la ejecución del Plan de Reasentamiento del proyecto e incluye la adquisición de tierras, la construcción de viviendas, manejo de los impactos socioambientales generados por los desplazamientos y la implementación de programas sociales y económicos asociados, entre otras.
- 2.10 **Componente 4: Fortalecimiento Institucional.** Este componente tiene como objetivo reforzar la capacidad tanto del Municipio de San Pedro Sula (MSPS) como de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), en temas ambientales y, principalmente, en temas sociales, a fin de asegurar la continuidad de los planes de reasentamiento y de manejo ambiental del proyecto, e incluye el financiamiento de soporte técnico y capacitación.
- 2.11 **Componente 5: Cofinanciamiento para construcción de intersecciones viales.** Este componente, como complemento a los de rehabilitación y ampliación de las vías, previó la construcción de intercambiadores de tránsito en las intersecciones

con las principales vías transversales, la rehabilitación y duplicación de 3 km del Boulevard Este y la ampliación en 2 km de la calle No. 27.

D. Revisión de la Calidad del Diseño (N/A)

- 2.12 Los componentes concebidos en el diseño con financiamiento BID fueron ejecutados y se cumplieron los objetivos del proyecto. Durante la ejecución se adoptaron medidas que contribuyeron al logro del objetivo. El Componente 5 no se ejecutó debido a que no se logró concretar la aprobación del cofinanciamiento. Por ser un préstamo de obra específica, con la cooperación técnica ATN/OC-11025 se realizaron los diseños de las obras en 2012 y la construcción entre los años 2014-2015. Las condiciones socio económicas de las familias a reasentar fueron la base para la formulación del Plan de Reasentamiento y de las medidas a implementar para mejorar las condiciones de vida de las familias.

| Revisión de la Calidad del Diseño | | | |
|---|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Menos que Satisfactorio (MS) | <input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I) |

III. Resultados

A. Efectos Directos

- 3.1 Los efectos directos planeados, como se indican en el contrato de préstamo y sus modificaciones, y los efectos directos logrados, en este proyecto se describen a continuación:

Tabla 2: Logro de los Objetivos de Desarrollo

| LOGRO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD) | | | |
|--|----------------------------------|--|--|
| Objetivos de Desarrollo | | | |
| Contribuir a reducir los costos de transporte del canal seco, en su paso por la ciudad de San Pedro Sula, reducir la congestión del tránsito en la ciudad y reducir la accidentalidad vial a través del mejoramiento, ampliación del corredor y la construcción de intercambiadores del segundo anillo de San Pedro Sula. | | | |
| Indicadores Claves de Efectos Directos | | | |
| Indicador de Impacto | | | |
| 1. Acceso a Puerto Cortés en su paso por la ciudad de San Pedro Sula mejorado. | | | |
| Clasificación: P | | | |
| Efectos Directos Planeados | | Efectos Directos Logrados | |
| 1.1 Tiempo de viaje promedio. | | 1.1 El tiempo de viaje, minutos, se ve reducido ¹ | |
| | <u>Línea Base</u> <u>2008</u> | <u>Término del proyecto</u> <u>2011</u> | |
| Tramo | | | |
| I | 11,6 min | 8,7 min | |
| II | 11,8 min | 7,0 min | |
| III | 11,8 min | 4,4 min | |
| | <u>Línea Base</u> <u>2008</u> | <u>Término del proyecto</u> <u>2016</u> | <u>Reducción %</u> <u>2008 a 2016</u> |
| Tramo | | | |
| I | 11,6 | 7,86 | 32,2% |
| II | 11,8 | 12,05 | -2,1% |
| III | 11,8 | 4,69 | 60,3% |
| Se logra una reducción del tiempo de viaje de 32,2% en Tramo I y 60,3% en Tramo III, cumpliendo con el objetivo. En el Tramo II, el tiempo se incrementa en 2,1%, (0,25 minutos) debido a: (i) las obras de este tramo no influyen directamente en la capacidad vial, al no mejorarse la geometría de la vía; (ii) adicional a las obras del programa, se pavimentaron varias vías transversales incrementándose el tráfico transversal al Segundo Anillo; y (iii) existen varias intersecciones semaforizadas que controlan la circulación del tráfico de la vía principal y transversales. No obstante, en el Tramo II, del producto de la mejora en la superficie de rodadura, los costos de operación vehicular se redujeron en un 1% y la TIR del tramo es del 24,2%. En conjunto, se logra una reducción total del tiempo de viaje en los tres tramos de un 30% del tiempo, es decir unos 10,6 minutos menos, el TIR del proyecto en su totalidad es del 33,1%. | | | |
| Indicadores de resultados | | | |
| 1. Condiciones de transitabilidad en el Segundo Anillo de la ciudad de San Pedro Sula mejoradas. | | | |
| Clasificación: P | | | |
| 1.1 Relación Volumen / Capacidad | | 1.1 Relación Volumen / Capacidad ² | |
| | <u>Línea Base</u> <u>2008</u> | <u>Término del proyecto</u> <u>2011</u> | |
| Tramo III | 0,85* | 0,40* | |
| | <u>Línea Base</u> <u>2008</u> | <u>Término del proyecto</u> <u>2016</u> | |
| Tramo III | 0,85* | 0,66 | |
| (*) 2 horas de mayor congestionamiento | | | |
| Con la ampliación de dos a cuatro carriles del Tramo III la relación volumen/capacidad (v/c) de la vía se reduce; comparada con la línea base de 0,85 en 2008, en 2016 la relación v/c para la segunda hora pico es 0,66; sin embargo, para 2011 la meta era v/c=0,40. El incremento de la relación v/c se debe a que la vía opera con cuatro carriles a partir del 2016 y no el 2011 como se proyectó, y a que el tráfico vehicular creció con tasas superiores a las proyectadas. El valor meta de la relación v/c se estableció para el 2011 con base a un TPDA de 20.522 (Informe de Viabilidad Económica del Proyecto); los cuatro carriles inician operación en 2016 y el TPD aforado fue 29.207, valor superior al TPDA de 2011; la tasa de crecimiento anual del tráfico fue mayor al 6%, cuando para la proyección se estimaron tasas de crecimiento de 5% para los primeros 6 años y 4,5% para los siguientes 6, por lo tanto, el valor de V/C = 0,4, establecido como meta para el año 2011, resulta sobrestimado al comparar con el año 2016 cuando se finaliza el proyecto. | | | |

¹ Informe Final de Supervisión, sobre tiempo de viaje, ASP- INCOSA julio 2016.

² Informe Final de Supervisión, sobre relación volumen, ASP- INCOSA julio 2016.

2. Accidentalidad en el Segundo Anillo de San Pedro Sula reducida

Clasificación: P

| Efectos Directos Planeados | Efectos Directos Logrados | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-----|------------|-----|--|-------------------|-----------------------------|-------------|--------------|-----|----|
| <div>2.1 Número total de accidentes</div> <table><tr><th><u>Línea Base</u></th><th><u>Término del proyecto</u></th><th><u>Termino proyecto</u></th></tr><tr><th><u>2008</u></th><th><u>2011</u></th><th><u>2016</u></th></tr><tr><td>130</td><td>90*FT =108</td><td>101</td></tr></table> <div>FT³= TPD 2011/ TPD⁴ 2008 FT= TPD 2016/ TPD 2008</div> | <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> | <u>Termino proyecto</u> | <u>2008</u> | <u>2011</u> | <u>2016</u> | 130 | 90*FT =108 | 101 | <div>2.1 Número total de accidentes⁵</div> <table><tr><th><u>Línea Base</u></th><th><u>Término del proyecto</u></th></tr><tr><th><u>2008</u></th><th><u>2015*</u></th></tr><tr><td>130</td><td>43</td></tr></table> <div>*Para el año 2016 solo se dispone de información hasta junio, por lo se toma el dato de 2015. El 16,3% de los accidentes registrados fueron por imprudencia del peatón.</div> | <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> | <u>2008</u> | <u>2015*</u> | 130 | 43 |
| <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> | <u>Termino proyecto</u> | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>2008</u> | <u>2011</u> | <u>2016</u> | | | | | | | | | | | | | | |
| 130 | 90*FT =108 | 101 | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>2008</u> | <u>2015*</u> | | | | | | | | | | | | | | | |
| 130 | 43 | | | | | | | | | | | | | | | |
| La cantidad total de accidentes, según registros históricos policiales, ha disminuido significativamente, representando aproximadamente un 50% del número esperado. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <div>2.2 Número personas lesionadas</div> <table><tr><th><u>Línea Base</u></th><th><u>Término del proyecto</u></th><th><u>Termino proyecto</u></th></tr><tr><th><u>2008</u></th><th><u>2011</u></th><th><u>2016</u></th></tr><tr><td>30</td><td>25*FT =30</td><td>28</td></tr></table> <div>FT= TPD 2011/ TPD 2008</div> | <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> | <u>Termino proyecto</u> | <u>2008</u> | <u>2011</u> | <u>2016</u> | 30 | 25*FT =30 | 28 | <div>2.2 Número personas lesionadas⁶</div> <table><tr><th><u>Línea Base</u></th><th><u>Término del proyecto</u></th></tr><tr><th><u>2008</u></th><th><u>2015*</u></th></tr><tr><td>30</td><td>**</td></tr></table> <div>* Para el año 2016 solo se dispone de información hasta junio, por lo se toma el dato de 2015. **La Dirección Nacional de Tránsito solo registra fatalidades, el número de fatalidades registradas en el 2015 fue 12.</div> | <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> | <u>2008</u> | <u>2015*</u> | 30 | ** |
| <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> | <u>Termino proyecto</u> | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>2008</u> | <u>2011</u> | <u>2016</u> | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 | 25*FT =30 | 28 | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>2008</u> | <u>2015*</u> | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 | ** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aunque no se tiene la cantidad de personas lesionadas, la reducción en la cantidad de accidentes, se asocia con una reducción de número de lesionados. | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|--|-----------------------------|---|-----------------------------|
| 3. Calidad de vida de familias reasentadas mejorada. Clasificación: P | | | |
| <u>Efectos Directos Planeados</u> | | <u>Efectos Directos Logrados</u> | |
| 3.1 Cambio de tenencia en ocupación precaria a tenencia en propiedad para todas las familias reasentadas. | | 3.1 Cambio de tenencia en ocupación precaria a tenencia en propiedad para todas las familias reasentadas. | |
| <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> | <u>Línea Base</u> | <u>Término del proyecto</u> |
| <u>2008</u> | <u>2011</u> | <u>2008</u> | <u>2016</u> |
| 0 | 100% | 0 | 100% |
| Se reasentaron 164 familias, y se entregaron 165 viviendas nuevas (por su condición de hacinamiento, una familia recibió dos viviendas). Terrenos asignados a las familias tienen en promedio 85 m ² , las viviendas tienen entre 24,1 m ² y 47,53 m ² de construcción y constan de una, dos o tres habitaciones según el tamaño de la familia, con baño, zona para cocina, sala-comedor y lavadero; las viviendas se encuentran en un circuito cerrado, cuentan con calle de acceso, servicios de agua potable, electricidad, alcantarillado sanitario, salón de uso comunal, áreas verdes, áreas para animales, áreas para locales comerciales, áreas deportivas para población infantil y juvenil, y acceso a: servicios de transporte, centros educativos, servicios de salud, y oportunidades de empleo. Las escrituras de 163 familias han sido registradas en el Instituto de la Propiedad. La escritura de una familia, integrada por menores de edad, queda en custodia del fideicomiso hasta que los menores alcancen uno de ellos la mayoría de edad, momento en que se escritura a favor del beneficiario, acorde con la ley. La figura del contrato de fideicomiso permite garantizar legalmente que el fiduciario (BID) actuará conforme a las instrucciones dadas por el fiduciante, Cuenta del Desafío del Milenio Honduras (MCA-H) e Inversión Estratégica de Honduras (INVEST-H), para transferir los bienes al beneficiario o fideicomisario, garantizando el futuro traspaso de la propiedad. | | | |

³ FT- Factor de Transito.

⁴ TPD- Tráfico Promedio Diario.

⁵ Policía de Tránsito sobre número total de accidentes, 2016. Es probable que no todos los accidentes sean registrados por la policía.

⁶ Policía de Tránsito sobre número de personas lesionadas, 2016. Es probable que no todos los accidentes sean registrados por la policía.

| 3.2 Número de familias que reciben menos de un salario mínimo ⁷ . | | 3.2 Número de familias que reciben menos de un salario mínimo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|----------------------|------|--|--|--|--|------------------------------------|------|--|------|--|------|--|----------------------|---|----------------------|---|----------------------|---|-------------|----|------|----|------|----|------|-------------|----|------|----|------|----|------|------------|-----|------|----|------|----|------|
| <u>Línea Base</u> <u>2008</u> 25 | <u>Término del proyecto</u> <u>2011</u> 5 | <u>Encuesta socioeconómica actualizada 2013⁸</u> 92 | <u>Término del proyecto</u> <u>2015⁹</u> 80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>En 2008 se establece que 25 familias de 142, tenían ingresos menores US\$75 (salario mínimo), estimando que en 2011 al finalizar el proyecto únicamente 5 familias tendrían ingresos menores al salario mínimo. Pero e reasentamiento de las familias se realiza hasta 2014, durante este periodo se producen cambios sustanciales en la composición de las familias, algunas familias se movilizan a otros sitios, se integran nuevas familias, otras mueren. Por lo anterior la línea base del reasentamiento es actualizada con una nueva encuesta socio económica realizada en 2013, se identifican ahora 175 familias, el salario minino en ese año es de US\$309,79 por mes, encontrando que 92 familias tienen ingresos menores al salario mínimo de este año. Se resalta que la mayor parte de esas personas no son empleados, sino que generan ingresos a través del autoempleo ya que son parte del Sector Informal y Social de la Economía.</p> <p>Considerando esta situación, se incorporaron al Plan de Reasentamiento actividades relacionadas con la implementación del Programa de Recuperación de Condiciones Económicas de las familias, se definieron e impartieron capacitaciones teórico-prácticas en cuatro diferentes campos, brindando a los beneficiarios conocimientos sobre creación de empresa y motivación, para poder activar la economía familiar. Se consideró apoyar a las familias para mejorar sus ingresos, capacitándolas en actividades comerciales y laborales (panadería, corte y confección, elaboración de derivados de maíz, electricidad, fontanería, albañilería, entre otros). Según la línea base del año 2013 existían 9 empresas; 2 tortillerías, 6 pulperías y un rentista. Un año después del reasentamiento, existen 13 empresas; 2 tortillerías, 7 pulperías y 4 microempresas en distintas áreas ocupacionales. Adicionalmente otras personas están trabajando en proyectos de la zona en fontanería, electricidad básica y albañilería</p> <p>Después del reasentamiento en el año 2015, los resultados de la encuesta socio económica realizada a 164 familias muestran que 80 familias (49%) se mantienen bajo la línea de ingresos económicos del salario mínimo de 2013 y 84 familias (51%) tienen ingresos superiores al salario mínimo de 2013. Al comparar familias con ingresos inferiores al salario mínimo de 2013, en la línea base actualizada en 2013 eran 92, y en la encuesta final en 2015 eran 80 familias, esto represento que 12 familias mejoraron sus ingresos. La siguiente tabla muestra el resultado de las encuestas socio económicas de los años 2008, 2013 y 2015, indicando el número de familias en cada año con ingresos menores a los salarios mínimos de los años 2008, 20013 y 2015.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table><tr><th colspan="7">Familias con Ingresos menores a salario mínimo</th></tr><tr><th rowspan="2">Ingresos menores al salario mínimo</th><th colspan="2">2008</th><th colspan="2">2013</th><th colspan="2">2015</th></tr><tr><th>Cantidad de familias</th><th>%</th><th>Cantidad de familias</th><th>%</th><th>Cantidad de familias</th><th>%</th></tr><tr><td>≤ HNL 3,428</td><td>30</td><td>21,1</td><td>31</td><td>17,7</td><td>34</td><td>19,4</td></tr><tr><td>≤ HNL 6,403</td><td>92</td><td>69,7</td><td>92</td><td>52,6</td><td>80</td><td>45,7</td></tr><tr><td>≤ HNL7,292</td><td>142</td><td>73,2</td><td>98</td><td>56,0</td><td>97</td><td>60,2</td></tr></table> | | | | Familias con Ingresos menores a salario mínimo | | | | | | | Ingresos menores al salario mínimo | 2008 | | 2013 | | 2015 | | Cantidad de familias | % | Cantidad de familias | % | Cantidad de familias | % | ≤ HNL 3,428 | 30 | 21,1 | 31 | 17,7 | 34 | 19,4 | ≤ HNL 6,403 | 92 | 69,7 | 92 | 52,6 | 80 | 45,7 | ≤ HNL7,292 | 142 | 73,2 | 98 | 56,0 | 97 | 60,2 |
| Familias con Ingresos menores a salario mínimo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ingresos menores al salario mínimo | 2008 | | 2013 | | 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cantidad de familias | % | Cantidad de familias | % | Cantidad de familias | % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ≤ HNL 3,428 | 30 | 21,1 | 31 | 17,7 | 34 | 19,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ≤ HNL 6,403 | 92 | 69,7 | 92 | 52,6 | 80 | 45,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ≤ HNL7,292 | 142 | 73,2 | 98 | 56,0 | 97 | 60,2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3 Reducción del índice de enfermedades gastrointestinales y dérmicas en la población infantil derivadas del consumo de agua y de inundaciones. | | 3.3 Reducción del índice de enfermedades gastrointestinales y dérmicas en la población infantil derivadas del consumo de agua y de inundaciones. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Línea Base</u> <u>2008</u> 30% | <u>Término del Proyecto</u> <u>2011</u> 10% | <u>Línea Base</u> <u>2008</u> 30% | <u>Encuesta socio económica actualizada 2013</u> 67% | <u>Término del Proyecto</u> <u>2015</u> 6.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁷ La Matriz de Resultados del POD indica que el salario mínimo para este indicador es US\$75 por mes. El salario mínimo en 2008 era de US\$180,16/mes, equivalente a 3.428,00 Lempiras.

⁸ El salario mínimo en 2013 era US\$309,79/mes, equivalente a 6.403,30 Lempiras.

⁹ El salario mínimo en 2015 era US\$331,78/mes equivalente a 7.292,63 Lempiras.

La línea base del año 2008 identificó que el 30% de la población infantil comprendida entre las edades de cero a 12 años padecían enfermedades gastrointestinales y dérmicas. La evaluación realizada una vez reubicadas las familias en la colonia El Trébol, indicó que únicamente cuatro niños en edades de cero a 12 años (6,6%) presentan enfermedades de este tipo, superando las expectativas planteadas en el indicador.

Al analizar la salud en la población estudiada en la línea base, se identificó un alto índice de enfermedades gastrointestinales y respiratorias en la población infantil. Estos índices de morbilidad se encontraban estrechamente relacionados a las condiciones inadecuadas de salubridad en las que convivían; siendo muy habituales las inundaciones dentro de las viviendas y el contacto frecuente con aguas contaminadas. El reasentamiento implicó una mejora considerable en el acceso a los servicios y las condiciones de saneamiento donde en la etapa posterior al reasentamiento se constató una reducción en los índices de enfermedades derivadas del consumo de aguas contaminadas e inundaciones.

El programa logró sus objetivos de desarrollo en cuanto a: (i) proveer mejores condiciones de transporte, por la ampliación de la vía, en el tramo de 6ta Calle a intersección Gala y reducción del IRI de los tramos intervenidos con un mantenimiento mayor; y (ii) proveer mejores condiciones de vida a las 164 familias reasentadas.

Estrategia de País: El proyecto contribuye a la Estrategia de País con Honduras (EPH), la cual se orienta a apoyar al Gobierno en la reducción de la pobreza a través de la promoción de un mayor crecimiento sostenible, liderado por aumentos en la competitividad al mejorar la conexión de Honduras con otros mercados externos ya que 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.

B. Externalidades

3.2 Entre las principales externalidades relacionadas a la ejecución del proyecto se pueden considerar:

- (a) Reasentamiento de familias: El éxito logrado en el proceso de la implementación del reasentamiento ha sido de gran impacto, la metodología utilizada ha sido presentada en congresos y conferencias a nivel nacional e internacional en Colombia, Panamá y Perú y, a nivel nacional en las Universidades Católica de Honduras y José Cecilio del Valle; se presentó también a una misión del Banco Mundial.
- (b) El Plan de Reasentamiento, consideraba la construcción de las viviendas y urbanización, a través de la adquisición del terreno mediante un proceso de licitación, pero las ofertas no cumplieron con las especificaciones requeridas. Posteriormente, se contrató una empresa consultora para analizar alternativas, seleccionar un sitio; se inició la negociación con el propietario, un año después no se logró ningún acuerdo. En 2012 con el objeto de reducir tiempos y no perder los fondos de la operación, se buscó una solución diferente, logrando identificar en la zona a desarrollos (urbanizaciones) privados de viviendas sociales. Se realizó un análisis de mercado y se propuso ante el comité de adquisiciones del BID en lugar de construir, la adquisición de las viviendas, como la alternativa más costo-eficiente, logrando la opinión favorable. Esta alternativa permitió realizar el reasentamiento de las familias en menor tiempo y ejecutar las obras viales a través de dos lotes de licitación, dejando el inicio de las obras del tramo donde estaban asentadas las familias (1 km) condicionado al reasentamiento de las mismas. De esta forma se logró la ejecución del reasentamiento y de las obras viales en dos años.
- (c) Al contar con un desarrollador de viviendas de tipo social, se lograron otros beneficios originalmente no considerados: el complejo de viviendas tipo social contaba con servicios adicionales como posta policial, canchas para deportes,

centro de salud; adicionalmente se contó con la oportunidad de empleos temporales para los beneficiarios y el apoyo con alimentación durante la primera fase de traslado de las familias a la urbanización.

- (d) La seguridad de la población que habitaba los bordos era mínima, el alto nivel de inseguridad (asesinatos, delincuencia común, hurto en los hogares) y temor en los pobladores, por la presencia de maras constituía una dificultad para la realización de las encuestas, y campañas de comunicación, por lo que el haber contado con el apoyo de la Municipalidad de San Pedro Sula, y en especial de la Comisión de Acción Social Menonita (CASM) y la Coordinadora General de Bordos (CGB), facilitó el acceso al sitio y las familias.
- (e) La colaboración entre la Municipalidad de San Pedro Sula y el Organismo Ejecutor (OE) permitió aclarar la condición legal de los terrenos en la zona del Acuífero de Sunseri, generando así los fundamentos necesarios para mantener las normas de uso del suelo preservando el acuífero, y aclarar esta situación a las familias que habitan en el sector.

C. Productos

Tabla 3. Progreso en la Implementación

| PROGRESO EN LA IMPLEMENTACION (PI) | | | |
|---|---|--|---|
| Componentes (Productos) | Indicadores Claves del Producto | | |
| Componente 1: Rehabilitación y repavimentación entre Río Chamelecón y la Intersección de la Calle 6. Costo total Componente 1: US\$3,12 millones Contrapartida: US\$0,52 millones BID: US\$2,60 millones Desembolso BID %: 100% Clasificación: S | <u>Productos Planeados</u> <u>Al Término del proyecto</u> 12,9 km de vías, en ambas calzadas, rehabilitadas y repavimentadas en un 70% (2009) | <u>Productos Logrados</u> <u>Término de proyecto</u> Junio 2016 12,5 km (Componente 1) + 5,5 km (Componente 2) atendidos con actividades de mantenimiento mayor en la vía existente. Total 18 km atendidos | |
| Se presenta un cumplimiento satisfactorio del componente de rehabilitación y repavimentación, considerando la calzada que fue intervenida. | | | |
| Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. El componente 1 fue reestructurado a un mantenimiento mayor y repavimentación de algunos tramos. En noviembre 2012 se revisó el diseño de las obras y el costo estimado, con base en los resultados, el OE realizó un análisis de ingeniería de valor, identificando la estrategia alternativa más conveniente de implementación del proyecto para cumplir con los objetivos del préstamo, sin generar costos adicionales al proyecto en cumplimiento de las recomendaciones política OP-310 , priorizando los recursos y definiendo el alcance de las intervenciones basada en los diseños y las condiciones de las vías en ese momento. | | | |
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

| | | |
|---|--|--|
| <p>Componente 2: Rehabilitación y construcción entre Calle 6 e Intersección Gala.</p> <p>Costo total</p> <p>Componente 2: US\$12,73 millones</p> <p>Contrapartida: US\$1,00 millones</p> <p>BID: US\$11,73 millones</p> <p>Desembolso BID %: 100%</p> <p>Clasificación: MS</p> | <p><u>Productos Planeados</u> <u>Al Término del proyecto</u></p> <p>5,5 km de vías, en una sola calzada, rehabilitadas y repavimentadas en un 60% (2009)</p> <p>5,5 km de vías nuevas, por ampliación de una nueva calzada. Incluye dos nuevos puentes con longitud de 120 m cada uno (2009)</p> | <p><u>Productos Logrados</u> <u>Término de proyecto</u></p> <p>5,5 km de vías, en una sola calzada, rehabilitadas (2016) a través de un mantenimiento mayor.</p> <p>5,5 km de vías nuevas, por ampliación de dos carriles en la nueva calzada. Incluye dos nuevos puentes con longitud de 120 m cada uno (240 m en total) y nuevas obras de drenaje (2016)</p> |
| <p>Se presenta un cumplimiento satisfactorio del componente de rehabilitación y construcción ya que se mejoró la condición de la vía existente realizando trabajos de mantenimiento mayor (sustitución de losas dañadas) mejorando el IRI en la vía existente, la ampliación del tramo de dos a cuatro carriles y la construcción de dos puentes vehiculares. Adicionalmente se mejoraron los cimientos del puente existente sobre el río Blanco, se construyó un intercambio o paso a desnivel de 300 metros, bajo el puente Río Blanco para tender los más de 8.000 vehículos diarios, y se construyó un canal en la mediana entre el fin del proyecto y el estribo norte del puente río Blanco. La TIR de las obras realizadas, fue superior a la meta prevista, según indicado en la Tabla 2.</p> | | |
| <p>Componente 3: Reasentamiento</p> <p>Costo Total</p> <p>Componente: US\$2,95 millones</p> <p>Contrapartida: US\$0,03 millones</p> <p>BID: US\$2,98 millones</p> <p>Desembolso BID %: 100%</p> <p>Clasificación: MS</p> | <p><u>Productos Planeados</u> <u>Al Término del proyecto</u></p> <p>142 familias reasentadas en una vivienda nueva.</p> | <p><u>Productos Logrados</u> <u>Término de proyecto</u></p> <p>164 familias reasentadas en una vivienda nueva ubicadas en la Colonia El Trébol, en Municipio de Choloma (2015) con todos los servicios básicos y áreas de recreación.</p> |
| <p>Las 164 familias cuentan con la escritura de propiedad de sus viviendas, por lo se presenta un cumplimiento muy satisfactorio del componente. La urbanización cuenta con todos los servicios básicos, agua potable con pozo y tanque de almacenamiento, electricidad, alcantarillado sanitario conectado a un sistema de tratamiento de una colonia aledaña a la comunidad, sistema de drenaje de aguas pluviales, calles adoquinadas, áreas recreativas para los niños y adultos, depósitos para basura y sistema de recolección. Adicionalmente, se arborizó toda la colonia y se construyó un cerco perimetral para dejar un circuito cerrado, para seguridad de los habitantes.</p> | | |

| PROGRESO EN LA IMPLEMENTACION (PI) | | |
|--|---|--|
| Componentes (Productos) | Indicadores Claves del Producto | |
| <p>Componente 4: Fortalecimiento institucional</p> <p>Costo total</p> <p>Componente: US\$0,20 millones</p> <p>Contrapartida: US\$0,00</p> <p>BID: US\$0,20 millones</p> <p>Desembolso BID %: 100%</p> <p>Clasificación: S</p> | <p><u>Productos Planeados*</u> <u>Al Término del proyecto</u></p> <p>Capacitación, socialización y organización de los afectados por el reasentamiento, realizadas e implementadas.</p> | <p><u>Productos Logrados</u> <u>Término de proyecto</u></p> <p>Se realizaron 56 talleres vocacionales para mejorar las condiciones económicas de las familias y promover estilos de vida dignos y saludables. Se creó la Asociación de Vecinos de la Colonia El Trébol, la Junta Administradora de Agua, se implementó el Mecanismo Financiero de Recaudación y Administración de Fondos de pagos de las familias para mantenimiento de la colonia, se crearon cuatro (4) microempresas.</p> |
| <p>*En la Matriz de Resultados no estaba planeado un producto para este componente, sin embargo, a nivel de PMR se agregó este producto.</p> <p>Se presenta un cumplimiento satisfactorio del componente. Este componente pasó a formar parte del Componente 3, en la implementación se contó con el apoyo de la Municipalidad de San Pedro Sula (MSPS) reforzando su capacidad mediante la metodología de “aprender - haciendo”, trabajando de la mano con la firma consultora implementadora del</p> | | |

| | | | |
|---|--|---|---|
| Plan de reasentamiento. Tanto el OE como la MSPS han fortalecido su capacidad institucional, especialmente en temas de reasentamiento ¹⁰ . | | | |
| Componente 5: Obras de Seguridad Vial | | <u>Productos Planeados</u> <u>Al Término del proyecto</u> | <u>Productos Logrados</u> <u>Término de proyecto</u> |
| Costo total | | Construcción de 10 puentes peatonales (ocho puentes en Componente 1 y dos en Componente 2). | 0 puentes peatonales. |
| Componente: US\$0,00 millones | | | |
| Contrapartida: US\$0,00 | | | |
| BID: US\$0,00 millones | | | |
| Desembolso BID %: 0% | | | |
| Clasificación: PS | | | |
| El Componente 1 comprendía originalmente la construcción de 8 puentes peatonales, reduciéndose a 2 como consecuencia del análisis de ingeniería de valor realizado en 2012 por el OE. Por decisión de la Municipalidad de San Pedro Sula no se construyeron los dos puentes incluidos en el Componente 1 justificada en medidas alternativas previstas para la atención de la seguridad vial. Dicha Municipalidad formalizó un contrato de semaforización en los bulevares y vías de San Pedro Sula por un monto de US\$3,3 millones, para la semaforización de 46 intersecciones en la ciudad, y en una segunda etapa implementará la semaforización peatonal en el segundo anillo vial. El OE por otra parte, implementó obras de mejoramiento de aceras peatonales, veredas para guiar al peatón, señalización de cruces peatonales, señales de disminución de velocidad a lo largo de los 18 km. Estas obras tuvieron un costo de más de US\$400.000.00 ¹¹ . | | | |
| Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. [x] N/A | | | |
| Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI): | | | |
| [] Muy Satisfactorio (MS) | | [x] Satisfactorio (S) | [] Poco Satisfactorio (PS) |
| | | | [] Muy Insatisfactorio (MI) |

¹⁰ Respecto al objetivo de reforzar la capacidad de SOPTRAVI, como OE del programa, en temas ambientales y sociales, a fin de asegurar la continuidad de los planes de reasentamiento y de manejo ambiental del proyecto. Dicho objetivo no fue necesario de implementar con el cambio de OE, teniendo en cuenta la capacidad previa de INVEST-H en gestión social de proyectos viales, en particular derecho de vía y reasentamiento. No obstante, INVEST-H si ha apoyado al INSEP (antes SOPTRAVI), desde 2012, directamente en la gestión ambiental y social de proyectos viales, través de la gestión del derecho de vía de diversos proyectos viales, que por solicitud de INSEP, ha ejecutado el INVEST-H, a través de los cuales diversos funcionarios de INSEP han sido beneficiarios de las actividades de gestión de derecho de vía e implementas por INVEST-H.

¹¹ Desde 2015, el Municipio de San Pedro Sula (MSPS) comunicó al OE la no conveniencia de construir puentes peatonales y, su no autorización a instalar semáforos en ningún tramo de la vía intervenida por el programa, debido a medidas de seguridad peatonal y semaforización, ya previstas por el MSPS en su plan de trabajo. La decisión se mantuvo, a pesar de diversas comunicaciones desde el 2015. Por lo anterior, el Banco recomendó una auditoría internacional experta en seguridad vial, contratada en 2015 por el OE, la cual propuso al MSPS medidas alternativas que fueron finalmente aceptadas por el mismo en 2016 y construidas por el OE, con los recursos del componente de seguridad vial del programa. Las obras de seguridad vial construidas incluyeron: (i) aceras peatonales con restricción de cruce para canalizar flujo peatonal a cruces seguros (tramo Toyota-Estadio Olímpico); (ii) cruces a nivel con señales de "alto" y Reducción de Velocidad horizontales y verticales a todo lo largo de la vía; (iii) barreras metálicas flexibles para evitar el cruce peatonal en puntos críticos; (iv) barreras para canalización segura del flujo peatonal a través de andenes que conducen hacia cruces seguros o cruces semaforización controlada existente, incluyendo arbustos, barreras vivas y otros tipos de barreras; (v) aceras de descanso peatonal en medianas, que reducen 50% la distancia del cruce peatonal; (vi) señalización horizontal y vertical de reducción de velocidad vehicular, diferenciada por tramos, para generar tramos de mayor seguridad; (vii) vialetas (tachas reflectivas) a todo lo largo del tramo para circulación nocturna segura, combinada con señales reflectivas de "alto" en todos los giros a derecha e izquierda y en todos los retornos; (viii) boyas y delineadores abatibles en puntos de potencial incremento de velocidad vehicular; y (ix) bordillos laterales de protección de flujo peatonal y de ciclistas en río Bermejo. A inicios del 2017, la MSPS informó al OE, la disposición de las siguientes medidas en el corredor logístico: (i) instalar dos reguladores de velocidad electrónica, de 60 km/h para reforzar la señalización vertical existente; (ii) instalar tres nuevos sistemas semaforizados en las siguientes intersecciones: 33 calle - 3ª avenida, 33 calle - 2º anillo periférico (Estadio Olímpico) y, 27 calle - 2º anillo periférico.

D. Costos del Proyecto

A continuación, los detalles de costo planeado vs costo actual invertido.

Tabla 4. Costos del Proyecto

| No. | CATEGORIA | Costo Total del Proyecto Planeado (US\$000,000) | | | Costo Total del Proyecto Actual (US\$000,000) | | | % Dif |
|-----|---|---|-------------|--------------|---|-------------|---------------------------|--------------|
| | | BID | GdH | TOTAL | BID | GdH | TOTAL | |
| 1 | Ingeniería y Administración | 3,00 | 0,50 | 3,50 | 2,47 | | 2,47 | -29,4% |
| 1.1 | Administración del Proyecto | 0,10 | | 0,10 | 0,15 | | 0,15 | 50% |
| 1.2 | Gerencia del Proyecto | 1,40 | | 1,40 | 1,18 | | 1,18 | -15,7% |
| 1.3 | Supervisión de Obra y Ambiental | 1,50 | 0,50 | 2,00 | 1,14 | | 1,14 | - 43% |
| 2 | Componente 1 - Rehabilitación y Repavimentación entre Río Chamelecón y la Intersección de la Calle 6 | 3,92 | 0,98 | 4,90 | 2,60 | 0,52 | 3,12 | -36,3% |
| 3 | Componente 2 - Rehabilitación y Construcción entre Calle 6 e Intersección Gala | 11,30 | | 11,30 | 11,73 | 1,00 | 12,73 | 12,7% |
| 4 | Componente 3 - Reasentamiento Río Bermejo | 1,09 | 0,25 | 1,34 | 2,95 | 0,03 | 2,98 | 123,2% |
| 5 | Diseño, Supervisión y Reasentamiento | 0,08 | 0,09 | 0,17 | | | | - 100% |
| 6 | Componente 4 - Fortalecimiento Institucional | 0,20 | | 0,20 | | | | -100% |
| 7 | Obras Seguridad Vial/ Puentes Peatonales | 0,32 | | 0,32 | | | | -100% |
| 8 | Auditoría Financiera | 0,10 | | 0,10 | 0,25 | | 0,25 | 150% |
| 9 | Otros | | 0,18 | 0,18 | | 0,05 | 0,05 | -72,2% |
| | Total Financiamiento BID | 20,00 | 2,00 | 22,00 | 20,00 | 1,60 | 21,60¹² | -1,8% |

Explique brevemente diferencias. En general se tuvieron ahorros en los costos de ingeniería, sin embargo, debido a la ampliación del plazo de ejecución del programa, se incrementó el costo de administración general del programa. El Componente 1 se implementó un mantenimiento mayor sin lograr la rehabilitación planificada de los tramos existentes, por requerir esta una mayor inversión según los resultados del estudio realizado. El Componente 2, a pesar de que el costo requerido según diseños era superior, se logró tener costos competitivos en la licitación; con el presupuesto se lograron ejecutar mayores obras a lo contratado que permitieron disminuir los niveles de congestionamiento de la vía, resolver algunos problemas de giros y drenaje. El monto del Componente 3 se incrementó debido a: (i) incremento del 24% en el número de familias reubicadas; (ii) programas de apoyo social a la población reasentada no previstos inicialmente; (iii) implementación de medidas complementarias de capacitación empresarial para mejorar las condiciones económicas de las familias; y (iv) contratación de un fideicomiso y una firma implementadora por tres años para asegurar el acompañamiento técnico y legal necesario para el traspaso de la propiedad a los beneficiarios.

Los costos de las Categorías 5 y 6 se incluyeron en el Componente 3, y el costo de la Categoría 7 se incluyó como parte de los Componentes 1 y 2.

IV. Implementación del Proyecto

A. Análisis de los factores críticos

- 4.1 **Plan de Reasentamiento.** Se puede dividir en dos conjuntos de actividades:
- (i) actividades previas como la planificación y realización de programas enfocados a la comunicación social, acompañamiento social, titulación predial, registro de los

¹² Monto total ejecutado del Proyecto. El monto indicado en el Acta de Taller de Cierre, Anexo III, corresponde al valor previo al cierre financiero del programa.

nuevos predios y el restablecimiento de las condiciones socioeconómicas de la población, la estrategia diseñada para la asignación de viviendas a las familias beneficiarias, así como selección y avalúo de la propiedad designada para la reubicación; y (ii) actividades propias del reasentamiento incluyendo programas de comunicación social, movilización al nuevo sitio de reasentamiento, acompañamiento social y recuperación de condiciones económicas, entre otros.

- 4.2 En 2010, el OE inicial de la operación, SOPTRAVI, inició la implementación del Plan de Reasentamiento, suscribiendo un convenio de cooperación con MSPS. De 2010 a 2011, se realizó una licitación para adquirir el terreno donde se reasentarían las familias, pero las ofertas no cumplieron con las especificaciones requeridas. Posteriormente, en 2012, se contrató una empresa consultora que analizó varias alternativas seleccionando un sitio, sin lograr una negociación exitosa. En 2012 el GdH solicitó que la Cuenta del Desafío del Milenio (MCA-Honduras) fuera el OE del programa.
- 4.3 La línea base en 2008 era de 142 familias, debido al tiempo transcurrido, en 2013 fue necesario actualizar la encuesta socio económica. Como resultado se requirió adecuar el plan de reasentamiento a las nuevas condiciones encontradas, el apoyo de la Municipalidad de San Pedro Sula y la Comisión de Acción Social Menonita, permitieron realizar estas actividades. Se identificaron 175 familias, compuestas por 375 mujeres y 355 hombres, de los cuales un 52,8% eran menores de 19 años. Estas familias se encontraban en condiciones de vulnerabilidad económica y social, y con un alto índice de hacinamiento. Desde 2013, durante el proceso de acompañamiento a estas familias, se registró un crecimiento acelerado de la población y cambios constantes vinculados con sucesos de migración voluntaria, asesinatos y crecimiento de la tasa de natalidad. Se logró reasentar a 164 familias, e indemnizar a 8 que por razones relacionadas con su seguridad no aceptaron el traslado. Esta no aceptación quedó debidamente documentada.
- 4.4 Con el objeto de reducir tiempos y no perder los fondos de la operación, por solicitud del BID en 2012, el OE analizó soluciones alternativas para asegurar el cumplimiento de los objetivos de la operación, identificó en la zona desarrolladores privados de vivienda social, realizó un análisis de mercado y, en 2014 propuso al BID en lugar de construir, adquirir viviendas construidas, propuesta que recibió conformidad del comité de adquisiciones del BID. Para agilizar la ejecución de las obras, se licitó el tramo vial en dos lotes, dejando el inicio de las obras del tramo donde estaban asentadas las familias (1 km) condicionado al reasentamiento de las mismas. Esto permitió la ejecución en dos años de la obra vial y del reasentamiento. Para la implementación del Plan se contrató, con la previa no objeción del BID, una empresa especializada en estas actividades y al Banco fiduciario para agilizar los pagos y facilitar los procesos de escrituración a los beneficiarios. El retraso en la implementación del reasentamiento alargó el plazo de ejecución del préstamo (6,5 años después de la fecha de efectividad). Ver párrafo 4.2.
- 4.5 El sitio seleccionado para la reubicación de las familias está ubicado en el desarrollo habitacional Los Castaños de Choloma, a 14 km del sitio de ubicación original; un proyecto completo y seguro que mejora las condiciones de vida de las familias, ya que incluye todos los servicios básicos, cercanía a centros educativos, centros de salud, oportunidades de empleo en maquilas aledañas, transporte y cercanía a sitios de posibles nuevas fuentes de ingreso, por ser una zona industrial. Es importante

señalar que las familias que se capacitaron, actualmente venden productos alimenticios entre las mismas familias reasentadas, y en los alrededores de la Colonia. El proyecto habitacional El Trébol consta de 165 viviendas, para 164 familias, a una familia se le dieron dos viviendas por hacinamiento, salón de usos múltiples, áreas para locales comerciales, áreas verdes y áreas para animales domésticos, una vivienda convertida en un Centro de Salud y un centro de trabajo de las microempresas para el procesamiento de productos.

- 4.6 Se ejecutaron acciones para matricular 129 alumnos pertenecientes a las familias reasentadas en 6 diferentes Centros Educativos, ubicados en áreas aledañas a la Colonia, donde se cuenta con todas las condiciones físicas elementales para el proceso educativo, además se realizó la entrega de 130 pupitres a las escuelas receptoras de niños y niñas, que servirían para el desarrollo de las clases de la población estudiantil.
- 4.7 A través del “Programa de Recuperación de Condiciones Económicas” se crearon cuatro microempresas, con el fin de contribuir al restablecimiento de medios de vida, para las familias reasentadas, permitiendo la dinamización de oportunidades y alternativas de solución tales como la generación de ingresos económicos, empleos directos e indirectos en la medida de lo posible de cada una de las familias. El programa contó con el desarrollo de talleres vocacionales en áreas de: panadería, derivados del maíz, electricidad básica y corte y confección, adicionalmente se les brindó capacitación en temas de organización, mercadeo, operación y manejo financiero.
- 4.8 En 2013, se contrató fideicomiso y de la empresa consultora de asistencia técnica al reasentamiento, con esto se acelera el proceso y finaliza con éxito el Plan de Reasentamiento, proceso de liberación y legalización del derecho de vía, permitiendo al contratista la ejecución de las obras viales.
- 4.9 **Estrategia ambiental.** Con base en análisis hidrogeológico y ambiental, el programa previó especificaciones técnicas en la vía con el fin de proteger potenciales filtraciones de sustancias peligrosas en la zona de recarga del Acuífero Sunseri en las inmediaciones del Tramo III. El estudio recomendó otras medidas de mitigación ambiental para la protección del acuífero. Durante la ejecución, el OE implementó medidas de control para asegurar el cumplimiento de las medidas de mitigación recomendadas.

B. Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora

- 4.10 El esquema de ejecución del proyecto fue actualizado y ajustado a lo largo del plazo de ejecución del programa (ocho años). Con el fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos de desarrollo en el contexto de los cambios en el contexto institucional del país, los requerimientos de gestión requeridos en la operación inicial del programa fueron mantenidos. El OE inicial del programa SOPTRAVI/Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP) estaba conformado por el Grupo Gerencial de Proyectos y Ejecución - GGPE, adscrito a la Dirección General de Carreteras, que contaba con una Firma Especializada de Apoyo (FEA) en la gerencia de los proyectos. De 2009 a 2010, la ejecución del programa fue afectada por la situación política del país, retrasando la fecha efectividad del préstamo (15.2 meses desde la aprobación en Directorio). Ver párrafos 4.2 y 4.4.

- 4.11 En 2010, la nueva administración del OE propone al BID conformar una Unidad Coordinadora de Proyectos BID (UCP-BID), el BID da la no objeción a este esquema, condicionada a los resultados de la misma. La gestión de la UCP-BID enfrentó limitaciones institucionales y largos procesos de trámites administrativos. Como consecuencia, el OE solicitó nuevamente el apoyo de una Firma Gerenciadora y de Seguimiento de Proyectos (FGSP), incluyéndoles además atribuciones administrativas para agilizar la gestión. La FGSP inicia actividades en 2011. No obstante, no se logró la implementación del plan de reasentamiento bajo el esquema originalmente previsto.
- 4.12 En 2012, el GdH solicitó al BID el cambio de OE de todos los proyectos de infraestructura vial en ejecución, modificación aprobada por el BID en junio y por el órgano Legislativo del GdH en septiembre.
- 4.13 En 2012 se incorpora la figura de la Junta de Resolución de Conflictos (DAB)¹³, desde el inicio del proyecto de construcción, facilitando la conciliación de los intereses entre contratista, supervisor y prestatario.
- 4.14 El uso del fideicomisario y la firma implementadora, dadas las condiciones o marco jurídico y la situación específica del proyecto, permitió llevar a cabo el proceso de adquisición de las viviendas. La identificación de un desarrollador local de vivienda social, permitió implementar el proceso de reasentamiento ofreciendo un sitio sin los problemas de inundación de entre una serie de alternativas previamente propuesta, con servicios sociales adicionales a una urbanización tradicional, permitiendo la entrega de las viviendas en menores tiempos, liberando de forma eficiente el derecho de vía que ocupaban las familias reasentadas.
- 4.15 El apoyo interinstitucional, como de las Secretarías de Educación y de Salud, así como el respaldo de las autoridades locales fue parte inherente del éxito logrado en el programa.
- 4.16 **Declaratoria de Utilidad Pública:** Para liberar el derecho de vía en las zonas particulares libre de invasiones o asentamientos, el OE implementó una estrategia que consistió en primera instancia, en investigar la naturaleza jurídica de la tenencia de la tierra por parte de los propietarios de las zonas aledañas al proyecto. Una vez determinada la naturaleza jurídica de dichos inmuebles, como predios en dominio útil de naturaleza jurídica ejidal, se procedió a hacer la declaratoria de utilidad pública mediante Acuerdo de la Corporación Municipal de San Pedro Sula, en la cual se determinó hacer uso de las áreas ejidales sin pago de indemnizaciones por liberación del derecho de vía, sin más obligación por parte de la Corporación Municipal que restituir el cerco de todos los predios, actividad que estuvo a cargo del contratista.
- 4.17 **Estrategia de adquisiciones:** El OE implementó una estrategia de licitación para la adjudicación de la contratación de las obras del Componente 2: 6ta calle – intersección boulevard del norte, por lotes, ya que las condiciones del derecho de vía lote II requería mayor tiempo para la liberación, lo que permitió no atrasar el inicio de las obras del lote I, asimismo se condicionó la entrega del sitio de las obras

¹³ DAB Junta de Resolución de Conflictos (*Dispute Adjudication Board*).

del lote II, según se fuera liberando dicho derecho de vía. Adicionalmente en los pliegos de licitación se implementó la presentación de ofertas alternativas por tipo de pavimento (asfáltico e hidráulico) y se permitió que los oferentes ofrecieran un descuento por la adjudicación de ambos lotes. Esto permitió ahorros en el Componente 2, que posteriormente fueron utilizados en los Componentes 1 y 3 del programa.

- 4.18 Con base en lo anterior, el desempeño del OE es considerado satisfactorio, teniendo en cuenta que las decisiones tomadas y el conjunto de medidas implementadas, permitieron el cumplimiento de los objetivos del programa en un contexto complejo de tiempo, recursos y ajustes institucionales.

| Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

C. Desempeño del BID

- 4.19 La Evaluación del Prestatario, en cuanto al desempeño del BID, se presenta en el Anexo 1. Durante la ejecución de los proyectos, el BID apoyó las propuestas de ajuste y el planteamiento de las estrategias del OE para enfrentar los desafíos ambientales y sociales, la incorporación de mecanismos que permitieron avanzar con la implementación en etapas, y minimizar el impacto en la ampliación del plazo del último desembolso de la operación. En general los procesos de adquisiciones de esta operación se llevaron a un buen fin, obteniéndose los contratos planificados, sin mayor problema, además no se recibieron quejas de los participantes en los procesos. Uno de los mayores desafíos en esta operación fueron los procesos para la reubicación de las 164 familias beneficiarias del reasentamiento involuntario, que se encontraban en el derecho de vía del proyecto, dicho desafío no se hubiera podido superar sin el apoyo del BID. Estos reasentamientos fueron necesarios tanto para la labor social realizada con las familias, su reubicación en un lugar con mejores condiciones a las que se encontraban, así como la flexibilidad frente a las propuestas del OE. Además, fue permitido concluir las obras de ampliación y rehabilitación del Segundo Anillo Vial de San Pedro Sula y el proceso de reasentamiento en poco más de dos años.

| Clasificación del Desempeño del BID | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

V. Sostenibilidad

A. Análisis de Factores Críticos

- 4.20 La carretera rehabilitada y ampliada requiere un programa de mantenimiento para su conservación, el OE ha propuesto un plan de mantenimiento a la MSPS. Siendo que esta vía es parte de la red vial municipal que por ley le corresponde dar mantenimiento¹⁴ y dispone de una fuente garantizada de ingresos para realizarlo.

¹⁴ El Plan de Arbitrios de la Municipalidad de San Pedro Sula de 2015, Capítulo II, Artículos 256 y 257, indican la fuente de los ingresos para realizar el mantenimiento de la red vial del municipio.

- 4.21 El impacto ambiental generado por el proyecto se cataloga como bajo porque se localiza en una zona previamente intervenida, sobre el mismo derecho de vía existente. Sin embargo, un tramo del Componente 2 está construido en áreas de influencia de un campo de pozos que abastecen a unos 300.000 habitantes, el mismo no se vio afectado por las obras desarrolladas. Para reducir riesgos durante la operación, se instalaron barreras *flex-beam*¹⁵ en las zonas críticas del acuífero, así como señalización controlando la velocidad límite de circulación de los vehículos. La MSPS deberá dar mantenimiento especial a estas obras y velar por mantener las restricciones del uso del suelo en este sector garantizando la implementación de las medidas ambientales requeridas para proteger el acuífero.
- 4.22 El GdH ha otorgado una concesión que incluye la construcción de tres intercambiadores en las principales intersecciones con el Segundo Anillo. Adicionalmente la MSPS ha iniciado el proyecto de semaforización de otras tres intersecciones.

B. Riesgos Potenciales

- 4.23 **Seguridad Vial.** Uno de los elementos de seguridad de mayor prioridad en el Segundo Anillo de San Pedro Sula, es el conflicto peatón – vehículo, pues la vía atraviesa una zona urbana. Aun cuando se han colocado señales limitando la velocidad de circulación, se requiere de campañas permanentes por parte de la MSPS a los usuarios vulnerables de la vía (peatones, ciclistas). Como parte de las acciones a implementar la MSPS ha suscrito un contrato para la semaforización de 46 intersecciones, y se ha iniciado la preparación del Plan Maestro. Uno de los temas presentados en el convenio propuesto por el OE a la MSPS, es el uso de la policía municipal de tránsito para dirigir el tráfico en las intersecciones críticas, en las horas de mayor afluencia de peatones, con el objetivo de prevenir accidentes. El MSPS se encuentra en proceso de implementar medidas que coadyuven a la seguridad de los usuarios.
- 4.24 **Deterioro por sobrepeso.** Actualmente el país no cuenta con un mecanismo vigente y en operación de control de pesos y dimensiones, por lo que se puede dar el caso de camiones sobrecargados en la vía, que pueden generar deterioro por fatiga prematura en el pavimento. Es importante que la MSPS en coordinación con el INSEP, coordine acciones de control periódico para evitar el deterioro prematuro de las obras del programa.

C. Capacidad Institucional

- 4.25 El MCA-Honduras/INVEST-Honduras cuenta con capacidad gerencial y operativa para la ejecución de operaciones del BID. Su capacidad institucional se ha visto fortalecida con todos los procesos realizados en la administración de los proyectos que han llevado hasta el momento y tiene la oportunidad de optimizar su conocimiento en las políticas y procedimientos para la formulación, supervisión y evaluación de cierre de proyectos del BID.

¹⁵ Barrera *flex-beam*: son laminas metálicas colocadas la orilla de la carretera como sistema de seguridad para absorber los impactos de vehículos, preservando la vida de las personas y minimizando los daños al permitir la reinserción de los vehículos a la vía.

- 4.26 La participación de la MSPS en los procesos de socialización y capacitación de beneficiarios, ha fortalecido a la institución para replicar el esquema de reasentamiento en futuros procesos futuros que realicen.
- 4.27 El INSEP participó de la operación en la formulación del Plan de Reasentamiento, dando inicio al esquema de una firma consultora de apoyo al proceso de reasentamiento. Actualmente en proyectos realizados por INSEP se trabaja conjuntamente con INVEST-H en los procesos de liberación del derecho de vía requerido para dichos proyectos viales.

| Clasificación de Sostenibilidad (SO) | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

VI. Evaluación y Seguimiento

A. Información sobre resultados

- 4.28 Los resultados aquí presentados se obtuvieron de distintas fuentes, incluyendo: documentación relacionada a los convenios de crédito (contratos, informes semestrales, ISDP-PMR, informes de consultorías, otros), informes finales de contratistas y supervisores, estadística de la Dirección General de Tránsito, visitas técnicas a los tramos de vía rehabilitados y mejorados, visitas y entrevistas con familias beneficiadas con el programa de reasentamiento, medición de tiempos de viaje, entrevistas a autoridades del OE, y el informe final de evaluación del programa y sus anexos.

B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex Post

- 4.29 En la propuesta de préstamo el GdH y el BID acordaron la realización de una evaluación posterior del proyecto, donde se confirmen los impactos identificados en la Matriz de Resultados. La evaluación económica ex post requerida, se realizó bajo la metodología de valoración TIR%, VPN, VPN/km y relación beneficio/costo, siguiendo la misma metodología de la evaluación ex-ante, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 5.06 del contrato de préstamo 2017/BL-HO.
- 4.30 Como resultado de la evaluación económica se obtiene para todo el proyecto una TIR de 33,1%¹⁶, y en el análisis de sensibilidad se mantiene rentable con tasas superiores al 12%.

Tabla 5: Tasas para los tres tramos:

| Tramo | TIR (%) | |
|--------------|-------------|-------------|
| | 2008 | 2016 |
| Tramo I | 25,6 | 18,3 |
| Tramo II | 29 | 24,2 |
| Tramo III | 14 | 35,6 |
| Total | 21,5 | 33,1 |

¹⁶ TIR final del Proyecto, resultado del respectivo análisis de debida diligencia de la evaluación económica presentada en el taller de cierre, respecto a las inversiones y tráficos originalmente computados.

- 4.31 En relación al mantenimiento a futuro, dado que el Segundo Anillo es parte de la red vial a cargo de la Municipalidad de San Pedro Sula, se recomienda que la MSPS y el Prestatario presenten al BID un Informe anual de las actividades e inversiones de mantenimiento de las obras del programa, acorde con el convenio INVESTH-MSPS del 30 de marzo de 2017 para el mantenimiento de las obras del programa, por un período de tres años, a partir de la fecha de aprobación de este informe de cierre de proyecto. Dicho informe deberá incluir información de carácter general sobre el estado de la estructura, equipo utilizado en el mantenimiento de las obras del programa y contratos de mantenimiento asociados, inventario actualizado del estado de la vía, evaluación de la ejecución del plan de mantenimiento del año anterior y un plan de mantenimiento de la vía para el año fiscal siguiente. El Banco comunicará por escrito esta recomendación al Prestatario con copia al INVEST-H y, solicitará información al Prestatario respecto al avance en las inversiones de mantenimiento y estado de las obras, avance que deberá ser informado por el Prestatario en todas las revisiones de cartera en 2017, 2018 y 2019 según corresponda, con el fin de obtener el cumplimiento del compromiso del Prestatario, establecido en la cláusula 5.02 del Contrato de Préstamo¹⁷.

VII. Lecciones Aprendidas

- 4.32 **Reasentamiento involuntario.** El factor más importante en este tipo de proceso de reasentamiento, es ganarse la confianza de la gente. El éxito logrado se asoció a habilidades de negociación y el compromiso del OE y consultores contratados. El uso del fideicomisario y la firma consultora implementadora permitieron la implementación del proceso, dando una clara visión de las condiciones de vulnerabilidad de la población afectada, sus condiciones de crisis social y ambiental y las condiciones de violencia que afectan a muchos jóvenes en grupos al margen de la ley. Estos aspectos fueron un reto para que el programa lograra la adecuada comunicación con los beneficiarios del reasentamiento. La capacitación, así como el acompañamiento y seguimiento permanente a las familias fue de extrema relevancia. Capacitación en reglas de convivencia y otros temas comunitarios, sensibilización de las comunidades vecinas a la comunidad que fue reasentada, apoyo de Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) con presencia en la zona original de las familias, apoyo de centros educativos, y las iglesias comunitarias, fueron acciones imprescindibles para el buen diseño e implementación del proceso de reasentamiento.
- 4.33 **Seguridad vial.** La auditoría en seguridad vial, preventiva, durante la etapa de construcción permitió la detección de puntos críticos y que se ejecutaran algunas de las medidas correctivas allí recomendadas, antes de finalizar el proyecto.

¹⁷ Si bien la Cláusula 5.02 solicita al Prestatario informar al Banco respecto al adecuado mantenimiento de las obras financiadas por el Banco, esta obligación no es objeto de cumplimiento sistemático en el país y, ha sido objeto de incumplimiento en 2016 y en 2017 para esta Operación. En otras operaciones de la cartera vial del Banco en Honduras, también se han acordado gracias a la gestión del Banco con el Prestatario, esquemas especiales de mantenimiento acordes a cada operación, tales como la atención a través de contratos de concesión en el caso de autopistas (HO0207), la financiación temporal de microempresas de mantenimiento en algunos caminos rurales (HO-L1033), o la gestión oportuna de futuros contratos de concesión que incluyan dicho mantenimiento (HO-L1104). Por esta razón, en el caso del HO-L1018, el Equipo decidió reforzar esta recomendación a nivel de PCR, y resaltar su importancia en el Taller de Cierre. Estas acciones han tenido un efecto positivo, a través del convenio especial OE-MSPS para el mantenimiento de las obras, suscrito el 30 de marzo de 2017, en el cual, la MSPS se compromete a ejecutar el mantenimiento de las obras financiadas por el Programa.

- 4.34 **Ambiental y social.** La socialización del proyecto debe adaptarse a las diferentes etapas del proyecto, actualizándola cada vez que el proyecto tenga modificaciones y no solamente durante la etapa de diseño. De esta forma, las comunidades se identifican con el proyecto y colaboran con el mismo.
- 4.35 **Organismo ejecutor.** La capacidad de decisión y la competencia técnica, financiera y operativa de la Unidad Ejecutora de Proyectos del BID (UEP BID), es determinante, para una ejecución ordenada del proyecto. La toma de decisiones a tiempo, dando respuestas oportunas al contratista y a la supervisión reduce el riesgo de sobrecostos, así como los pagos dentro de los plazos establecidos en los contratos.