

**PROYECTO DE EMERGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE AGUA POTABLE**

**(HO-0143)**

**RESUMEN EJECUTIVO**

**PRESTATARIO Y GARANTE:** República de Honduras

**ORGANISMO EJECUTOR:** Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) y Servicio Autónomo Nacional de Acueductos y Alcantarillados (SANAA)

**MONTO Y FUENTE:**

BID (FOE):	US\$18,8 millones
(Reformulados):	US\$ 7,0 millones (Ver párrafos 3.12, 3.13 y 3.14)
Aporte local:	US\$ 2,9 millones
Total:	US\$28,7 millones

**PLAZOS Y CONDICIONES FINANCIERAS:**

Plazo de amortización:	40 años
Período de desembolso:	18 meses
Tipo de interés:	1,0% 10 primeros años 2,0% 30 siguientes
Inspección y vigilancia:	1,0%
Comisión de crédito:	0,5%

**OBJETIVOS:**

El Proyecto tiene por objeto reducir y mitigar los costos económicos, sociales, y ambientales asociados con los daños del Huracán Mitch a la infraestructura vial y a la de agua potable en Honduras.

Los objetivos específicos del Proyecto son los siguientes: (a) restaurar varios tramos de la red principal y secundaria pavimentada; (b) recuperar puentes en la ciudad de Tegucigalpa, y a lo largo de la carretera de Tegucigalpa a San Pedro Sula; y (c) restaurar el sistema de agua potable de Tegucigalpa mediante el suministro e instalación de tuberías y equipos.

**DESCRIPCION:**

El Subproyecto Vial (US\$17,7 millones) incluye lo siguiente: (a) obras de restauración de un estimado de 380 Kms. de la red vial principal y secundaria pavimentada; (b) la rehabilitación de 15 puentes (760 mts); (c) la construcción de dos puentes (80 mts) en Tegucigalpa; y (d) el fortalecimiento institucional de SOPTRAVI y SERNA.

El Subproyecto Agua (US\$11 millones), incluye lo siguiente: (a) la provisión e instalación de unos 36,400 mts. de tuberías de hierro fundido dúctil (HFD) para conducciones principales y unos 14,000 mts. de tuberías de PVC para redes de agua y saneamiento; y (b) el suministro e instalación de equipos de bombeo y sus accesorios.

**LA ESTRATEGIA  
DEL BANCO:**

El apoyo del Banco es consistente con los objetivos y lineamientos de la Política de Emergencias Surgidas de Desastres Naturales e Inesperados (OP-704), aprobada por el Directorio en noviembre de 1998. En particular, es consistente con los objetivos de reparar daños de manera expedita a la infraestructura, proveer servicios indispensables con estándares adecuados de calidad y seguridad, y asegurar el restablecimiento y normalización de la actividad económica. Las obras civiles se concentran en la recuperación y constituyen la primera etapa de una solución permanente de reconstrucción y rehabilitación.

**REVISION DE MEDIO  
AMBIENTE Y  
ASPECTOS SOCIALES:**

En el sector vial, el Proyecto comprende la recuperación de caminos existentes en áreas ya desarrolladas e intervenidas, y no tendrán impactos ambientales y sociales adversos. Los impactos probables durante la ejecución de las obras son localizados, de poca magnitud, de breve duración, son previsibles y mitigables. No se contemplan casos de relocalización de poblaciones ni realineamientos mayores en las rutas.

Para acelerar la evaluación de los aspectos ambientales de las obras viales, se contratarán dos especialistas, uno para SOPTRAVI, y otro para la SERNA. En agua potable, en vista de la urgencia de iniciar las actividades de reconstrucción, la SERNA autorizó, mediante un acuerdo del Sistema Nacional de Impactos Ambientales (SINEIA), iniciar los trabajos siguiendo lineamientos y normas para prevenir y mitigar impactos ambientales y continuar posteriormente con el trámite de la licencia ambiental, en aquellos casos que proceda.

El CESI aprobó los aspectos ambientales del Proyecto en su sesión del martes 15 de diciembre de 1998.

**BENEFICIOS:**

Considerando que los recursos son para financiar obras de reparación de emergencia de la red vial primaria y secundaria pavimentada, que son vías por las cuales transita la mayor parte del tráfico del país, con conexiones a los centros de producción y a los principales mercados nacionales, y del país con

el exterior, las inversiones tienen un alto rendimiento, recuperando rápidamente la capacidad de servicio de las carreteras.

La recuperación del servicio de agua potable tiene efectos benéficos en la población asociados con: (a) la menor exposición al riesgo sanitario de la población afectada por la falta de agua; (b) la reducción de los costos de buscar agua mediante soluciones alternativas; y (c) la reducción parcial del uso de fuentes alternativas de agua contraindicadas, en especial en un contexto general de degradación medio ambiental por déficit y deterioro en los sistemas de saneamiento y tratamiento de residuos.

**RIESGOS:**

Los riesgos principales son los siguientes: (a) la posible falta de capacidad de ejecución tanto en el sector público, especialmente en el caso de SANAA, como en la falta de disponibilidad de capacidad instalada de las firmas constructoras en el sector privado hondureño; (b) la incertidumbre que existe sobre la magnitud real de los costos de reparación. Este es un elemento particularmente importante en el caso del componente de puentes, en los que el asentamiento definitivo del suelo agrega un elemento de costo importante para la ejecución de las obras; y (c) la falta de capacidad y experiencia de la SERNA para asegurar la incorporación de los aspectos ambientales, y la posibilidad de conflicto que existe entre el argumento técnico más adecuado, y la legítima sensación de urgencia de las obras.

**EXCEPCIONES A  
POLITICAS DEL  
BANCO:**

Se recomienda el procedimiento de concurso privado para la contratación de la firma encargada de la auditoría concurrente del Proyecto (ver párrafo 4.26).

Se recomienda utilizar el procedimiento de Licitación Privada, además, para la adquisición de la tubería de hierro dúctil y sus accesorios, prevista en el Subproyecto II, hasta por la suma de US\$4.000.000 (ver párrafo 4.19).

Se recomienda, con cargo a los recursos del financiamiento, autorizar el financiamiento retroactivo para la contratación del tramo Jícaro Galán-Choluteca por la suma de US\$218,8 miles, monto que excede el límite para contratación directa en esta operación de emergencia (ver párrafo 4.24).

**CONDICIONES  
CONTRACTUALES**

Condiciones previas al primer desembolso: (a) la formulación definitiva del reglamento operativo del

**ESPECIALES:**

Proyecto (ver párrafo 4.5); (b) la contratación de la firma que efectuará la auditoría concurrente del Proyecto (ver párrafo 4.26); y (c) la propuesta con el mecanismo para asegurar el acceso ágil y oportuno de las Unidades Ejecutoras a los recursos de los Fondos Rotatorios (ver párrafo 4.28).

Condiciones previas al Subproyecto I: (a) la firma del acuerdo entre la SOPTRAVI y la SERNA para el manejo de los aspectos ambientales de este Subproyecto (ver párrafo 4.11); (b) la contratación por parte de la SERNA, con cargo a los recursos del Proyecto, de los servicios de un experto para ayudar a ésta con los aspectos ambientales relacionados con este Subproyecto; y (c) la contratación de los servicios de consultoría para apoyar a SOPTRAVI en materia de ingeniería y asuntos ambientales (ver párrafo 4.6).

Condiciones previas al Subproyecto II: (a) la contratación del Gerente del Proyecto para este Subproyecto (ver párrafo 4.7); y (b) un convenio suscrito entre la Secretaría de Finanzas y SANAA para el traspaso de los recursos del financiamiento y que establece las obligaciones que le corresponde como ejecutor del Subproyecto II (Agua Potable), incluyendo las relacionadas con el pago de la contrapartida local.

Desembolso para iniciar las actividades del Proyecto: antes del cumplimiento de las condiciones especiales previas al primer desembolso, el Banco podrá desembolsar hasta US\$1,5 millones, para iniciar las actividades del Proyecto (ver párrafo 4.29).

Condiciones contractuales: (a) Para el Subproyecto I, el Banco podrá aprobar hasta US\$1,0 millón en financiamiento retroactivo y hasta US\$500 miles en reconocimiento de contrapartida local a partir del 30 de octubre de 1998 (ver párrafo 4.24); (b) previa a la iniciación material de las obras del Subproyecto I la contratación de los servicios de supervisión de las mismas; (c) el fondo rotatorio para cada Subproyecto, no excederá del 20% del monto de financiamiento del Subproyecto respectivo (ver párrafo 4.28); y (d) para los efectos de lo dispuesto en las Normas Generales del Banco, los informes semestrales del Proyecto serán los que presente la firma responsable de la auditoría concurrente del Proyecto (ver párrafo 4.22).

**CRITERIOS DE LA  
POLITICA RELATIVOS**

Conforme a lo estipulado en el Documento de la Octava Reposición (A-1704), este Proyecto cumple con las características de un programa focalizado hacia los

**A LA POBREZA Y ASPECTOS SOCIALES:** sectores pobres de acuerdo con criterio geográfico, ya que alrededor del 75% de la población en la zonas de influencia de estas carreteras está por debajo de la línea de pobreza (ver párrafo 5.7).

**ADQUISICIONES:** Hasta el 30 de octubre de 1999, fecha en que se cumple el plazo de doce meses de la declaración de la emergencia, las adquisiciones de bienes y la contratación de obras, y servicios de consultoría se llevarán a cabo aplicando los Procedimientos de Adquisiciones para Proyectos de Emergencia, recientemente aprobados por el Directorio Ejecutivo en el Documento GP-92-15. Dichos procedimientos serán incorporados en anexo del contrato de préstamo, que normaría íntegramente la materia, sin necesidad de recurrir subsidiariamente a la legislación nacional. A partir del 31 de octubre de 1999, se aplicarán los procedimientos de adquisiciones estándares del Banco. Los montos límites para licitación pública internacional son: US\$3.000.000, en el caso de obras; US\$350.000 para bienes; y US\$200.000 para servicios de consultoría.

## I. MARCO DE REFERENCIA

### A. Introducción

- 1.1 Las consecuencias del Huracán Mitch han sido catastróficas para la infraestructura en Honduras. Los daños afectan a la totalidad de los sectores, pero se han dejado sentir con especial fuerza sobre la infraestructura vial. Asimismo, son importantes los daños y pérdidas en la red de agua potable y alcantarillado sanitario en las áreas urbanas y rurales. Los efectos adversos del desastre sobre la producción, empleo, turismo, exportaciones, y la actividad económica en general, son extremadamente importantes.
- 1.2 Se estima que el Huracán Mitch ha ocasionado hasta la fecha alrededor de siete mil muertos, nueve mil desaparecidos y dos millones de damnificados, de los cuales aproximadamente 400 mil se encuentran en refugios que carecen de estructura sanitaria adecuada, poniendo en riesgo su salud. Este grupo incluye a 85 mil menores de 5 años que requieren atención especial. Una evaluación preliminar señala que se encuentran dañados aproximadamente 16 de los 27 establecimientos hospitalarios del país. Es muy probable que se presenten brotes epidémicos, especialmente de cólera, dengue, malaria y leptospirosis, además de un incremento de la patología normal.
- 1.3 El Fondo Hondureño de Inversión Social (FHIS) estima que un tercio de las escuelas ha sido afectado. Las pérdidas de mobiliario escolar y materiales de enseñanza son cuantiosas, muchas de las escuelas han sido evacuadas y están funcionando en albergues temporales.
- 1.4 El impacto económico principal se produjo en los sectores agrícola y de infraestructura. En el primer caso hay daños masivos a plantaciones de cultivos comerciales (banano, cítricos, palma africana). Sin embargo, el café, que es el producto de mayor valor de exportación, no sufrió mayormente los impactos directos del huracán. Igualmente, la maquila, el turismo y la minería tienen posibilidades de recuperación en el corto plazo. La caída de las exportaciones y el incremento de las importaciones de alimentos, materiales de construcción, tendrá un impacto deplorable en la balanza comercial y otros productos necesarios para la reconstrucción. La escasez de insumos y productos de consumo básico y vivienda, podría incidir en un aumento en la tasa de inflación si la probable expansión fiscal y monetaria no es compensada con ingresos importantes de divisas por vía de préstamos y donaciones de la comunidad internacional.
- 1.5 La reparación oportuna de los daños a la infraestructura vial y sistemas de agua potable, son elementos claves para minimizar y mitigar los costos económicos y sociales del desastre.

B. Contexto sectorial

1. Sector vial

- 1.6 Alrededor de 100 puentes están totalmente destruidos o están inhabilitados, nueve de ellos en la ciudad de Tegucigalpa. Se estima que un 70% de la red vial, incluyendo aproximadamente 1.900 Km. de la red primaria pavimentada, ha sido afectada. Con el apoyo de contratistas nacionales y extranjeros, SOPTRAVI ya ha solucionado en forma provisional algunos tramos críticos de la red.
- 1.7 Antes del Huracán, el Banco estaba preparando una operación en apoyo a un *Programa de rehabilitación y sostenibilidad de la red vial*. Con una de las redes más desarrolladas en la región, los elementos de política de ese Programa hacían énfasis en el fortalecimiento institucional, en la puesta en marcha de un Fondo de Mantenimiento Vial, y en la incorporación y manejo adecuado de los aspectos ambientales en los proyectos viales. Ahora, las necesidades y prioridades sectoriales han cambiado radicalmente. En el plazo inmediato, el énfasis está en la recuperación acelerada de la capacidad de uso de la red, y posteriormente en la reconstrucción y rehabilitación de la misma.

2. Sector agua potable y saneamiento

- 1.8 En este sector, los deslizamientos de tierra, la erosión de los suelos, y el derrumbe de los puentes afectó seriamente los sistemas y la prestación de los servicios se interrumpió en las áreas urbanas así como en las rurales. En Tegucigalpa la mayoría de la población tiene servicio de agua potable sólo por tanques cisternas.
- 1.9 Los trabajos de emergencia iniciales para restablecer parcialmente la atención y el servicio están siendo atendidos con apoyo bilateral, la Organización Panamericana de Salud (OPS), y la participación de Organizaciones no Gubernamentales (ONGs). Para la reconstrucción de los sistemas, el Gobierno ha asignado la primera prioridad a la rehabilitación de la red de agua y alcantarillado sanitario de Tegucigalpa.

C. Estrategia del país

- 1.10 Para atender la emergencia, el Gobierno ha tomado una serie de medidas para coordinar y acelerar las labores de reconstrucción. Entre otras acciones, el Gobierno creó un Gabinete Especial de Reconstrucción, aprobó la Ley de Facilitación Administrativa, que permite modificar el gasto público, y simplificar los procesos de adquisiciones para atender las necesidades de la emergencia.
- 1.11 El Huracán puso en evidencia la debilidad no sólo de la capacidad de respuesta nacional al desastre natural, sino también de las medidas de prevención. Durante el desarrollo del Huracán, el Gobierno estableció la Comisión Nacional de Emergencias (CONEH) y

un Centro de Información y Evaluación de Daños, para apoyar las acciones de CONEH. Esta es la estructura institucional que se está usando para atender la emergencia y la coordinación de la ayuda internacional.

D. Estrategia del Banco

- 1.12 El apoyo del Banco es consistente con los objetivos y lineamientos de la Política de Emergencias Surgidas de Desastres Naturales e Inesperados (OP-704), aprobada por el Directorio en noviembre de 1998. En particular, es consistente con los objetivos de reparar daños de manera expedita a la infraestructura, proveer servicios indispensables con estándares adecuados de calidad y seguridad, y asegurar el restablecimiento y normalización de la actividad económica. Las obras civiles se concentran en la recuperación y constituyen la primera etapa de una solución permanente de reconstrucción y rehabilitación.
- 1.13 Además de este Programa de Emergencia, en el sector vial, la estrategia del Banco en apoyo a la reconstrucción incluye la preparación de un proyecto de rehabilitación y reconstrucción (HO-0116), que se basará en un Plan de Inversiones para el período 2000-03. En esta última, se prevé la incorporación de medidas para prevenir y mitigar en el futuro los daños y los costos asociados a este tipo de fenómenos naturales.
- 1.14 En el sector de agua potable, el Gobierno de Honduras está en la última etapa de preparación de un Programa de Inversiones en Agua Potable y Saneamiento para atender la rehabilitación de los sistemas en las ciudades intermedias (HO-0072). En el contexto del diálogo de política sectorial del Banco con el Gobierno, la estrategia contempla la modernización del sistema, mediante la incorporación del sector privado en la provisión de los servicios y en el financiamiento de la inversión. La adopción de un marco legal adecuado para respaldar el proceso de modernización del sector, es un elemento indispensable del diálogo de apoyo del Banco al país en este sector.

E. Otros apoyos del Banco para la emergencia

- 1.15 El Banco ya aprobó una Cooperación Técnica no reembolsable por US\$50,000 para atender las necesidades urgentes; otra de US\$150,000 para financiar parcialmente la evaluación de los daños; y una tercera de US\$1.0 millón, para la preparación del Plan Nacional de Reconstrucción, incluyendo los estudios y proyectos que lo conformarán.
- 1.16 Además de los apoyos de asistencia técnica anteriores, el Banco aprobó recientemente dos préstamos en apoyo a los Proyectos de Desarrollo Municipal de Tegucigalpa (HO-0135) y San Pedro Sula (HO-0115). Estos financiamientos incluyen US\$12 millones para obras de emergencia en Tegucigalpa, y US\$9 millones en San Pedro Sula. Las asignaciones de esos proyectos son complementarias a la del



Programa de Emergencia objeto de esta operación. En esos proyectos, los recursos para emergencia se usarán para vivienda, remoción de escombros y limpieza, y en el caso específico de San Pedro Sula, el HO-0115 incluye recursos para el sistema de agua potable y saneamiento de esa ciudad. En todo caso, el esquema de ejecución del componente de emergencia de aquellos proyectos requiere de la no objeción del Banco para la elegibilidad de las obras a ejecutar.

F. Otros apoyos internacionales

- 1.17 El Programa de Emergencia cuenta además con un amplio apoyo bilateral de la comunidad internacional. Paralelamente, el Banco Mundial (BIRF) está preparando un financiamiento de US\$20 millones para obras en el sector vial. Asimismo, el Fondo Monetario Internacional (FMI), ha postergado la consideración del Programa ESAF, originalmente previsto para noviembre de 1998, y el 7 de diciembre aprobó un financiamiento de US\$66 millones para la emergencia.

## II. EL PROGRAMA DE EMERGENCIA DEL GOBIERNO

### A. Contexto del Programa del Gobierno

- 2.1 El Gobierno de Honduras ha formulado un Programa de Emergencia de US\$107 millones para vialidad y para agua potable y saneamiento. Este Programa incluye las obras de mayor prioridad nacional en estos sectores. Desde un punto de vista estratégico, este Programa ha sido formulado con el objeto de identificar y definir el alcance de las obras, y asimismo, para plantear de una manera integral las necesidades de apoyo técnico y financiero que se han sometido para la consideración del esfuerzo de colaboración internacional.

**CUADRO I. NECESIDADES DE EMERGENCIA Y SOLICITUDES  
DE FINANCIAMIENTO PARA EL PROGRAMA  
(en millones de US\$)**

CATEGORIAS DE INVERSION	BID	BM	OTROS FINANC.	APORTE LOCAL	TOTAL	%
1. Vialidad	34,1	20,0	38,1	3,8	96,0	89,7
2. Agua Potable	10,0	0,0	0,0	1,0	11,0	10,3
TOTALES	44,1	20,0	38,1	4,8	107,0	100,0
PORCENTAJES	41,2	18,7	35,6	4,4	100,0	

- 2.2 El total de recursos requeridos para financiar el Programa es de US\$107 millones (Ver Anexo III-1), e incluye US\$96 millones para vialidad, y US\$11 millones para agua potable y saneamiento. Desde el punto de vista del posible esquema de financiamiento, el Banco Mundial contribuirá a la ejecución del Programa con una ampliación de US\$20 millones (IDA) al Préstamo para la Rehabilitación del Sector Transporte (IV-2458-HO), mientras que el financiamiento del Banco propuesto en esta operación es de US\$25,8 millones (ver párrafo 3.2), y es necesario confirmar la participación de las fuentes bilaterales en el financiamiento de los US\$38,1 millones solicitados por Honduras.
- 2.3 Esto significa que existe una déficit de alrededor de US\$12 millones en la participación del Banco, y es necesario que las fuentes bilaterales de financiamiento que han adelantado ofertas, confirmen la disponibilidad efectiva de los recursos. Por lo tanto, en el diseño del Programa, y en la formulación de los mecanismos de ejecución, se ha teniendo presente que el diálogo con las fuentes internacionales de financiamiento está en proceso.
- 2.4 Con el objeto de acomodar las decisiones y acuerdos que se logren en ese sentido, el Programa tiene la flexibilidad necesaria para reasignar los recursos disponibles, y se propone que esta flexibilidad sea igualmente aplicable a los recursos del financiamiento del Banco.

- 2.5 El elemento de flexibilidad en el diseño del Programa, se facilita por la cantidad plural de obras incluidas en el, de modo que el número de obras y el alcance de las mismas se puede ajustar a la disponibilidad efectiva de recursos, sin comprometer la consistencia y racionalidad del Programa. En todo caso, la asignación eficiente de los recursos tendrá en cuenta la prioridad de las obras específicas, y asimismo, la necesidad de obtener la estructura de financiamiento mas favorable para el país.

B. Objetivos del Programa del Gobierno

- 2.6 En el sector vial, el Programa tiene por objeto recuperar tramos de carreteras y puentes para restablecer la comunicación de las principales ciudades localizadas a lo largo del corredor que se extiende desde Choluluta en el Sur, hasta San Pedro Sula, La Ceiba y Puerto Castilla en el Norte del país y los corredores de oriente hasta Juticalpa y Danlí, y el corredor occidente hasta Nueva Ocotepeque.
- 2.7 El Subprograma Vial incluye: (a) obras para restaurar a lo largo de 2.620 Kms de carreteras principales y secundarias, y 985 Kms de caminos vecinales; (b) la construcción y rehabilitación de 2.700 mts. de puentes en todo el país y 860 mts. de puentes en la ciudad de Tegucigalpa; (c) los servicios de consultoría para la supervisión de las obras; (d) el fortalecimiento institucional; (e) los estudios y diseños finales de preinversión; (f) las auditorías operativa y ambiental; y (g) la compra de equipo y vehículos para la SOPTRAVI.
- 2.8 En el sector de agua potable, el Programa tiene por objeto reparar líneas de conducción, líneas de distribución primaria, y redes de distribución en la zona metropolitana de Tegucigalpa. Para otros apoyos en agua potable y alcantarillado sanitario en la ciudad, así como para los servicios en otras ciudades, se utilizarán fondos del Banco Mundial, y otros financiamientos bilaterales, de la Agencia para el Desarrollo Internacional (AID), y de varias ONGs. Para atender los daños del sistema de San Pedro Sula, se incluyen hasta US\$1,5 millones en el Programa de Desarrollo Municipal para San Pedro Sula (HO-0115). Para las ciudades intermedias se incluirá un componente de rehabilitación rápida dentro del Programa de Inversiones en Agua y Saneamiento (HO-0072), y para centros urbanos pequeños y áreas rurales, se cuenta con el apoyo del FHIS.
- 2.9 El Subprograma de Agua Potable se orientará a: (a) la reparación y rehabilitación de líneas de conducción; (b) la reparación y rehabilitación de líneas de distribución primaria; y (c) la rehabilitación de redes de distribución domiciliaria, con el objeto de restaurar el abastecimiento normal de agua potable de la población capitalina.

### III. El PROYECTO

#### A. El Proyecto del Banco y el Programa de Emergencia

- 3.1 En el contexto de el esfuerzo de colaboración internacional, para financiar el Programa de Emergencia en infraestructura vial y en agua potable, el Gobierno de Honduras solicitó al Banco un financiamiento de US\$44,1 millones, de los cuales US\$34,1 millones eran para vialidad, y US\$10 millones para agua potable y saneamiento.
- 3.2 En vista de la escasez de recursos del Fondo Especial de Operaciones (FOE), la contribución del Banco es de sólo US\$25,8; esto es, US\$18,3 millones por debajo del monto solicitado por el país, y el déficit de financiamiento afecta íntegramente al Subproyecto vial.
- 3.3 En el contexto de las conversaciones para asegurar el financiamiento integral del Programa, se propone que, sujeto a la disponibilidad efectiva de recursos FOE para Honduras, en los próximos meses la participación del Banco pueda aumentar más allá de los montos disponibles en este momento.
- 3.4 Considerando que los objetivos y esquemas de ejecución del Programa de Emergencia son totalmente consistentes con los del proyecto del Banco, la Administración del Banco, sometería para la consideración del Directorio del Banco, y con base en una evaluación de la situación de la disponibilidad de recursos, una solicitud para la aprobación del financiamiento adicional.

#### B. Objetivos

- 3.5 El Proyecto tiene por objeto reducir y mitigar los costos económicos, sociales, y ambientales asociados con los daños del Huracán Mitch a la infraestructura vial y a la de agua potable en Honduras.
- 3.6 Los objetivos específicos del Proyecto son los siguientes: (a) apoyar la restauración de varios tramos de la red principal y secundaria pavimentada; (b) recuperar varios puentes en la ciudad de Tegucigalpa y a lo largo de la carretera de Tegucigalpa a San Pedro Sula; y (c) restaurar el sistema de agua potable de Tegucigalpa mediante el suministro e instalación de tuberías y equipos.

#### C. Descripción y componentes del Proyecto

- 3.7 Subproyecto I. Sector Vial. Incluye: (a) obras de restauración de un estimado de 380 Kms. de la red vial principal y secundaria pavimentada; (b) la rehabilitación de 15 puentes (760 mts); (c) la

construcción de dos puentes (80 mts) en Tegucigalpa; y (d) el fortalecimiento institucional de SOPTRAVI y SERNA.

- 3.8 Subproyecto II. Sector Agua. Este consistirá en: (a) la provisión e instalación de unos 36,400 mts. de tuberías de hierro fundido dúctil (HFD) para conducciones principales y unos 14,000 mts. de tuberías de PVC para redes; y (b) el suministro e instalación de equipos de bombeo y sus accesorios.

D. Dimensionamiento del Proyecto

- 3.9 A partir de los US\$28,7 millones de recursos disponibles, el Proyecto del Banco aporta recursos para financiar US\$17,7 millones en vialidad, y US\$11,0 millones en agua potable y saneamiento. Además de los US\$22,2 millones que se usan para financiar costos directos, y de los US\$2,9 millones para supervisión y administración, se incluyen US\$2,2 millones para financiar los costos concurrentes del Proyecto.

**CUADRO II. COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO**  
(en millones de US\$)

CATEGORÍAS DE INVERSIÓN	BID		Aporte Local	Total	%
	Nuevos	Reformu- lación			
1. Supervisión y Administración	1,6	0,0	1,4	3,0	10,1
2. Costos Directos	<u>14,3</u>	<u>7,0</u>	<u>0,8</u>	<u>22,1</u>	77,3
2.1 Carreteras	2,5	4,5	0,5	7,5	
2.2 Puentes	1,9	2,5	0,3	4,7	
2.3 Tuberías y accesorios	9,5	--	--	9,5	
2.4 Instalación de equipos	0,4	--	--	0,4	
3. Costos Concurrentes	<u>2,2</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>2,2</u>	7,7
3.1 Fortalecimiento institucional	0,5			0,5	
3.2 Preinversión	0,4			0,4	
3.3 Auditoría concurrente	1,0			1,0	
3.4 Equipos y vehículos	0,3			0,3	
4. Sin Asignación Específica	0,5	--	--	0,5	1,7
5. Costos Financieros	<u>0,2</u>	--	<u>0,7</u>	<u>0,9</u>	3,6
5.1 Intereses	--	--	0,4	0,4	
5.2 Comisión de Crédito	--	--	0,3	0,3	
5.3 Inspección y vigilancia	0,2	--	--	0,2	
TOTALES	<b>18,8</b>	<b>7,0</b>	<b>2,9</b>	<b>28,7</b>	
PORCENTAJES (%)	65,5	24,4	10,1		100

- 3.10 Los costos concurrentes reflejan las necesidades de fortalecimiento institucional (ver párrafos 4.6 y 4.7), los estudios de pre-inversión, y la contratación de la auditoría concurrente del Programa (ver párrafo 4.26). El pago de intereses e inspección y vigilancia se hará con cargos a los recursos de contrapartida.

E. Financiamiento

- 3.11 El financiamiento del Banco es de US\$25,8 millones, de los cuales US\$18,8 millones son recursos del FOE, y US\$7,0 millones de la reformulación de recursos de la cartera vigente. La contrapartida local es de US\$2,9 millones, de la cual SOPTRAVI asignaría US\$1,9 millones y el SANAA US\$1,0 millón.

F. Reformulación de recursos

- 3.12 Para financiar las necesidades de emergencia, el Gobierno presentó al Banco una solicitud para reasignar US\$7 millones de la cartera de préstamos vigentes. Los recursos se usarían para financiar el Subproyecto Vial, y provienen de dos operaciones: (1) US\$3 millones del Programa de Modernización de los Servicios de Tecnología Agropecuaria (981/SF-HO); y (2) US\$4 millones del Programa Multisectorial de Preinversión (906/SF-HO).
- 3.13 El préstamo 981/SF-HO por un monto de US\$15 millones, entró en vigencia el 1 de enero de 1997 y sólo se han desembolsado US\$2 millones (13% de los recursos). El Gobierno ha solicitado reasignar US\$3 millones, reduciendo las metas de aquel proyecto para los componentes de capacitación y generación y transferencia de tecnología. La reasignación de los recursos se justifica por la naturaleza de la emergencia, sin que haya un impacto significativo en los objetivos de aquel proyecto.
- 3.14 El préstamo 906/SF-HO por un monto de US\$8,0 millones, entró en vigencia el 18 de marzo de 1994, y sólo se han desembolsado US\$1,1 millones (14% de los recursos). El Gobierno ha solicitado la reasignación de US\$4,0 millones, dejando un saldo de US\$2,5 millones para preparar los estudios de preinversión de los dos únicos proyectos identificados a la fecha que requerirán de recursos para los estudios específicos correspondientes, uno el Programa de Inversiones en Agua y Saneamiento (HO-0072); y dos, el Proyecto de Rehabilitación y Reconstrucción Vial (HO-0116). De esta manera no se verían afectados los objetivos de ese programa.

#### IV. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

##### A. El prestatario y organismos ejecutores

- 4.1 El Prestatario será la República de Honduras que aportará los recursos de contrapartida y será responsable del servicio de la deuda.
- 4.2 La ejecución del Subproyecto I estará a cargo de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos BID, que desde 1972, ha manejado un total de 12 proyectos financiados por el Banco. El Subproyecto II estará a cargo del Servicio Autónomo Nacional de Acueductos y Alcantarillados (SANAA), a través de la Unidad Ejecutora del Programa de rehabilitaciones, mejoras y ampliaciones al sistema de agua potable de Tegucigalpa (799/SF-HO).

##### B. Aspectos especiales relacionados con la preparación de la operación y la ejecución del Proyecto

- 4.3 En vista de la naturaleza de los daños y de las obras incluidas en el Programa, y teniendo en cuenta que el proceso de identificar y comprometer recursos para el financiamiento del programa aún no está concluido, el diseño del Proyecto y el mecanismo de ejecución del mismo incluye los elementos de flexibilidad necesarios para: (1) sustituir obras específicas; (2) incorporar otras fuentes de financiamiento; (3) resolver imprevistos, incluyendo la reformulación de las obras para atender cuestiones ambientales, sociales, ingeniería, etc. El instrumento de ejecución para flexibilizar la ejecución se desarrolla en el Reglamento Operativo del Proyecto (ver párrafo 4.5).
- 4.4 El proyecto buscará reparar los daños con soluciones permanentes, ésto siempre y cuando, la magnitud y complejidad de las obras sea compatible con los procedimientos y estándares acordados para este proyecto, y asimismo, con los plazos establecidos para la ejecución del mismo. En aquellos casos en que la solución permanente requiera de análisis, evaluaciones y estudios más detallados, el problema se solucionará temporalmente, mientras que paralelamente se hacen los estudios de ingeniería y ambientales más completos. En este esquema, en el sector vial, la solución temporal, y posiblemente la preparación de los estudios serían parte de este Proyecto, pero la obra civil permanente sería parte del Programa de Reconstrucción y Rehabilitación (HO-0116) (ver párrafo 1.7).
- 4.5 Para manejar el elemento de flexibilidad de manera ordenada, se elaborará un Reglamento Operativo con lo siguiente: (a) los criterios de elegibilidad de las obras, de manera que sean compatibles con los plazos establecidos para los desembolsos y para la iniciación material de las obras; (b) las bases y los mecanismos para sustituir obras, reasignar recursos, y revisar

prioridades; (c) los criterios y procedimientos para resolver imprevistos, especialmente aquellos relacionados con la necesidad de reformular el alcance y magnitud de las obras, incluyendo el desarrollo de soluciones temporales, la preparación de diseños más detallados, y la preparación de estudios ambientales y sociales mas completos; (d) el Plan de Manejo Ambiental; (e) los mecanismos de seguimiento y presentación de informes; y (f) los criterios para incorporar las recomendaciones que surjan de la auditoría concurrente del Proyecto en el mecanismo de ejecución.

- 4.6 Las Unidades Ejecutoras deben ser reforzadas para supervisar los servicios de consultoría y contratos de construcción de obras. Para la ejecución del Subproyecto I, se contratarán dos ingenieros para apoyar a la Dirección de Carreteras de SOPTRAVI, y un especialista ambiental para apoyar a la Unidad de Gestión Ambiental (UGA). La contratación de estas asesorías sería condición previa al primer desembolso de los recursos de este Subproyecto.
- 4.7 Para la ejecución del Subproyecto II, se contratará un Gerente de Proyecto, que tendrá la autonomía, independencia y autoridad necesaria para asumir la responsabilidad de alcanzar los objetivos y metas propuestas. La modalidad de contratación de un Gerente de Proyecto se usó satisfactoriamente para concluir el Programa de Rehabilitaciones, Mejoras, y Ampliaciones de Agua Potable de Tegucigalpa (799/SF-HO). El Gerente de Proyecto será el encargado de las contrataciones, y la coordinación de todos los aspectos del Subproyecto, de acuerdo con los procedimientos establecidos. La contratación del Gerente de Proyecto es una condición previa al primer desembolso de los recursos de este Subproyecto.
- 4.8 La UGA de SOPTRAVI, y la Unidad de Cuencas del SANAA tendrán la responsabilidad de preparar las propuestas técnicas relacionados con los aspectos ambientales de cada Subproyecto, respectivamente, de acuerdo con las normas de la legislación nacional y los criterios que se acuerden con el Banco (ver Sección C.).
- 4.9 Las obras serán ejecutadas por contratistas particulares y la supervisión de campo de las mismas estará a cargo de firmas consultoras o consultores individuales contratados para el efecto. En ambos casos, la participación en estas actividades estarán abiertas a la participación de firmas y consultores nacionales y de firmas originarias de los demás países miembros del Banco.

#### C. Aspectos ambientales

- 4.10 En el sector vial, el Proyecto comprende la recuperación de caminos existentes en áreas ya desarrolladas e intervenidas, y no tendrán impactos ambientales y sociales adversos. Los impactos probables durante la ejecución de las obras son localizados, de poca magnitud, de breve duración, son previsibles y mitigables. No se contemplan casos de relocalización de poblaciones ni realineamientos mayores en las rutas.



- 4.11 Desde el punto de vista institucional, además del especialista ambiental que apoyará a la UGA (ver párrafo 4.6), el Proyecto incluye recursos para financiar la contratación de un especialista ambiental para que colabore con la evaluación de las licencias ambientales en la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA). SOPTRAVI y SERNA firmarán un acuerdo en el que se establecen los Términos de Referencia de ese especialista, y asimismo, que esa contratación será con el carácter de dedicación exclusiva para las obras del Subproyecto Vial. Asimismo, las firmas supervisoras de obras en el terreno deberán contar con la participación de un especialista ambiental.
- 4.12 Para incorporar los aspectos ambientales en la ejecución de las obras, en el caso de aquéllas que no tienen impacto ambiental significativo, la SERNA otorgará inmediatamente la licencia ambiental, incluyendo la autorización para iniciar la ejecución de las obras, haciendo uso de las normas técnicas ambientales. En el caso de obras de mayor complejidad, la SERNA solicitará la preparación de un estudio de reconocimiento ambiental (ERA) con recomendaciones para prevenir y mitigar los impactos negativos. Finalmente, en aquellos casos que lo ameriten, la SERNA podrá solicitar un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) completo, y los contratos de obra deberán incluir las normas técnicas ambientales propuestas en el Plan de Manejo Ambiental (PAMA).
- 4.13 La dimensión ambiental juega un papel central en la flexibilidad de ejecución del Proyecto. Específicamente, la elegibilidad de una obra para este proyecto requiere que el alcance de la misma sea compatible con los procedimientos ambientales acordados. Si durante la etapa de diseño, o de ejecución de una obra, se identificaran razones que extienden el alcance de los trabajos más allá de esos estándares, las consideraciones ambientales serían un elemento adicional para adoptar el tipo de solución temporal mencionado anteriormente (ver párrafos 4.3, 4.4 y 4.5).
- 4.14 En el sector agua potable, las actividades contempladas para restaurar los servicios de agua potable a la población de Tegucigalpa, son beneficiosas en términos sociales y ambientales, y están diseñadas para revertir los efectos del desastre natural y para restaurar servicios a través de la rehabilitación de obras que ya existían antes del impacto del Huracán. Dada la urgencia de iniciar las actividades de reconstrucción, la SERNA autorizó, mediante un acuerdo del Sistema Nacional de Impactos Ambientales (SINEIA), iniciar los trabajos siguiendo lineamientos y normas para prevenir y mitigar impactos ambientales y continuar posteriormente con el trámite de la licencia ambiental, en aquellos casos que proceda. La SERNA realizará una auditoría al final que servirá para ejecutar las medidas adicionales que sean necesarias.
- 4.15 Con el propósito de revisar la efectividad de la gestión ambiental, o para completar aquellas medidas que no hayan sido incorporadas debidamente durante el proceso, la auditoría concurrente incluirá

la ejecución de una auditoría ambiental como parte de sus responsabilidades.

D. Adquisiciones

- 4.16 Se utilizarán los procedimientos del Banco sobre la materia, que formarán parte del eventual contrato de préstamo. Los procedimientos simplificados del Banco, aprobados para las operaciones de emergencia por desastres naturales, se aplicarán durante el período de un año, contado a partir de la fecha de la declaración de la emergencia, es decir, hasta el 30 de octubre de 1999. Se prevé que en este período se realizarán todas las contrataciones del Proyecto.
- 4.17 En cumplimiento de dichas normas, el Aviso General de Adquisiciones (AGA), fue enviado para su publicación en el "*Development Business*" del 31 de diciembre de 1998. En este Aviso se informa que no se publicarán avisos específicos de adquisiciones en el "*Development Business*" y que los mismos serán publicados en diarios de circulación nacional. Los avisos en la prensa nacional especificarán que en las licitaciones no habrá restricciones a la participación de firmas originarias de los demás países miembros del Banco. (Ver Anexo IV-1).
- 4.18 Se recomienda la utilización de los siguientes procedimientos:
- a. **Licitación pública internacional**, para la adquisición de bienes de cuantía igual o superior a la suma de US\$350.000, contratación de obras y servicios relacionados de cuantía igual o superior a la suma de US\$3.000.000 y contratación de servicios de consultoría de cuantía igual o superior a la suma de US\$200.000. No se efectuará precalificación y la supervisión del Banco se efectuará de manera "ex-ante".
  - b. **Licitación privada**, para la adquisición de bienes de cuantías comprendidas entre US\$349.999 y US\$25.000, contratación de obras y servicios relacionados de cuantías comprendidas entre US\$2.999.999 y US\$50.000 y contratación de servicios de consultoría de cuantías comprendidas entre US\$199.999 y US\$25.000. Las adquisiciones y contrataciones de cuantía inferior a los montos indicados, podrán efectuarse mediante contratación directa.
- 4.19 Se recomienda utilizar el procedimiento de Licitación Privada, además, para la adquisición de la tubería de hierro dúctil y sus accesorios, prevista en el Subproyecto II, hasta por la suma de US\$4.000.000. En este caso la utilización de dicho procedimiento se justifica porque, internacionalmente, dichos bienes son producidos por un número muy limitado de fabricantes y su adquisición es urgente para garantizar la instalación oportuna de los mismos.

- 4.20 Por otra parte, los procedimientos legales vigentes en Honduras para la contratación administrativa, aplicables de modo subsidiario a los del Banco, contienen disposiciones que, si bien son consistentes con las políticas del Banco sobre la materia, alargan innecesariamente los procesos correspondientes y diluyen la responsabilidad de los funcionarios. Para atender este problema, se establecería, como parte del contrato de préstamo, disposiciones que simplifiquen las normas de procedimiento de la legislación nacional.

E. Seguimiento del Proyecto

- 4.21 Las Unidades Ejecutoras presentarán al Banco un informe inicial en el cual se deberá establecer un plan de acción detallado de las actividades a realizar en el Programa, incluyendo cronograma, recursos requeridos, responsabilidades asignadas y metas a lograr. Este informe se presentará como parte del informe inicial que prevé las normas generales de los contratos del Banco.
- 4.22 Las auditorías concurrentes (ver párrafo 4.26) presentarán informes semestrales de progreso con un detalle apropiado de la evaluación y cumplimiento del plan de acción indicado en el párrafo anterior. En estos informes se indicará, entre otros asuntos, las obras y equipos financiados, los beneficiarios atendidos y los procedimientos aplicados en la utilización de los recursos del financiamiento y el número de proyectos aprobados durante el semestre. El informe de progreso correspondiente al último semestre del período de ejecución, se constituirá en el informe final del Proyecto.
- 4.23 En el plazo de un mes después de presentado los correspondientes informes semestrales, se realizarán reuniones de seguimiento del Programa en las que se analizarán temas relacionados con licitaciones, aspectos ambientales de los proyectos ejecutados, desembolsos efectuados, los problemas que hubieran surgido en la ejecución y la manera de superarlos, y demás aspectos de interés para la ejecución del Proyecto. Asimismo, en estas reuniones se acordarán los detalles del plan de acción para el semestre siguiente. (Ver Anexo IV-2).

F. Reconocimiento de gastos y financiamiento retroactivo

- 4.24 Considerando que actividades de urgencia fueron iniciadas de manera inmediata para atender la emergencia, y que el Gobierno ya ha realizado una importante cantidad de gastos en obras viales, se recomienda que se reconozcan gastos realizados por el Gobierno en aquellas obras que estén incluidas en la lista de obras del Proyecto, siempre y cuando los mismos se hayan efectuados conforme a procedimientos consistentes con los del Banco para este Proyecto de emergencia. Se recomienda que se reconozcan gastos hasta por un por un monto de US\$1,5 millones con cargo a los recursos del financiamiento, y hasta US\$0,5 millón con cargo a los recursos de la contrapartida. El prestatario ha presentado al Banco una lista

de obras ya contratadas por un total de US\$575,3 miles. Una de ellas, por US\$218,8 miles fue contratada directamente, por lo tanto, se solicita que el Directorio autorice una excepción para esta contratación.

G. Plazo para la iniciación material de las obras y desembolsos

- 4.25 El plazo para la iniciación material de las obras será de 12 meses a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo, y el de desembolsos será de 18 meses, a partir de la misma fecha. Los recursos que no hubieren sido desembolsados en el plazo establecido serían automáticamente cancelados por el Banco.

H. Auditorías concurrentes

- 4.26 Para contribuir a la ejecución acelerada y flexible del proyecto sin comprometer su transparencia y calidad, con cargo a los recursos del Proyecto se contratará una firma de auditores externos elegibles para el Banco y de acuerdo con los procedimientos de éste, para que efectúe la auditoría concurrente del mismo. Esta auditoría abarcará los aspectos financieros, los ambientales, y los de adquisiciones del Proyecto. Asimismo, esta auditoría será responsable de verificar el desempeño del Proyecto, y las observaciones y recomendaciones servirán de base para considerar modificaciones al esquema de ejecución del mismo. Esta firma sería contratada por SOPTRAVI con cargo a los recursos del Subproyecto I, y sería una condición previa al primer desembolso de los recursos.

I. Auditorías financieras

- 4.27 Los Organismos Ejecutores deberán presentar al Banco estados financieros auditados del Proyecto por la firma encargada de la auditoría concurrente. Los informes de auditoría del Proyecto se deberán presentar dentro de los 120 días siguientes al cierre del ejercicio fiscal correspondiente.

J. Fondo Rotatorio

- 4.28 La Secretaría de Finanzas establecerá un Fondo Rotatorio para cada uno de los Subproyectos, los que serán administrados directamente por las Unidades Ejecutoras. En vista del corto plazo de ejecución, y de acuerdo con la política de emergencia recientemente aprobada por el Directorio del Banco, el monto de cada uno de los Fondos Rotatorios no excederá del equivalente del 20% de los recursos del financiamiento del Subproyecto respectivo. La Secretaría de Finanzas, SOPTRAVI, y SANAA someterán al Banco una propuesta con el mecanismo para asegurar que los pagos con cargo a los fondos rotatorios no excederán de 15 días.

K. Desembolso especial para iniciar las actividades del proyecto

- 4.29 Para permitir la contratación oportuna de la firma encargada de la asesoría concurrente, la asesora en ingeniería para SOPTRAVI, el

Gerente de Proyecto para el Subproyecto II, y los expertos ambientales, antes del cumplimiento de las condiciones previas al primer desembolso, el Banco podrá desembolsar hasta US\$1,5 millones para iniciar las actividades del Proyecto.

## V. VIABILIDAD, BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA

### A. Viabilidad institucional

- 5.1 El examen de la capacidad de ejecución de SOPTRAVI para dirigir y administrar los varios componentes del Programa, permite concluir que se cuenta con una sólida organización institucional para asegurar la ejecución del Programa dentro de los plazos previstos. La organización de SOPTRAVI ha resultado ser eficiente y ágil, aún dentro de las limitaciones impuestas por restricciones de recursos financieros asignados y la legislación sobre adquisiciones. SOPTRAVI ha enfrentado esta situación con esfuerzos de reducciones de personal y con la contratación de un alto porcentaje de los trabajos a empresas privadas. Sin embargo, en vista del elevado volumen de actividad que se anticipa en un muy corto período de ejecución, SOPTRAVI será fortalecida puntualmente con los especialistas en ingeniería y en asuntos ambientales (ver párrafo 4.6).
- 5.2 Durante los últimos cuatro años (1994-97), los gastos efectivamente realizados para atender las necesidades del sector vial fueron en promedio de US\$68 millones anuales, los cuales representan un 82% de las asignaciones presupuestarias iniciales. Este alto coeficiente de ejecución indica un satisfactorio desempeño de SOPTRAVI en el uso de los recursos financieros asignados.
- 5.3 Sin embargo, los arreglos institucionales en el sector agua potable y saneamiento son incompatible con las necesidades de prestación y expansión de los servicios. Las necesidades de inversión exceden con creces la capacidad de ejecución y financiamiento del sector público, y asimismo, no hay capacidad para operar los sistemas de manera eficiente y confiable. Por lo tanto, para la ejecución de este proyecto se ha propuesto la contratación de un gerente con la responsabilidad específica de ejecutar las obras propuestas (Ver párrafo 4.7).

### B. Viabilidad ambiental

- 5.4 Los mecanismos propuestos en el Plan de Manejo Ambiental y en el acuerdo SINEIA aseguran que las obras serán ejecutadas de acuerdo con las normas ambientales del país y las del Banco (Ver Capítulo IV, Sección C).

### C. Beneficios económicos y sociales del Programa

#### 1. Subproyecto sector vial

- 5.5 Aún cuando no se han realizado evaluaciones económicas de beneficios y tasas de retorno de las inversiones del Programa, es posible indicar órdenes de magnitud de los rendimientos económicos que se esperan.

- 5.6 Considerando que los recursos se usarán para financiar obras de reparación de emergencia de la red vial primaria y secundaria pavimentada, y que son vías por las cuales transita la mayor parte del tráfico del país, con conexiones a los centros de producción y a los principales mercados nacionales, y del país con el exterior, las inversiones tienen un alto rendimiento, recuperando rápidamente la capacidad de servicio de las carreteras.
- 5.7 Estas inversiones generarán beneficios a la población en la zonas de influencia de estas carreteras, de las cuales un 75% de ellas se ubican por debajo de la línea de pobreza. Además, estos grupos son importantes usuarios de los medios de transporte colectivo de pasajeros y de los vehículos pequeños de transporte de carga.

## 2. Subproyecto sector agua potable

- 5.8 La recuperación del servicio de agua potable tiene efectos benéficos en la población asociados con: (a) la menor exposición al riesgo sanitario de la población afectada por la falta de agua; (b) la reducción de los costos de buscar agua mediante soluciones alternativas; y (c) la reducción parcial del uso de fuentes alternativas de agua contraindicadas, en especial en un contexto general de degradación medio ambiental por déficit y deterioro en los sistemas de saneamiento y tratamiento de residuos.

### D. Riesgos

- 5.9 Los riesgos principales son los siguientes: (a) frente a la magnitud de la obra total de reconstrucción, la posible falta de capacidad de ejecución tanto en el sector público, especialmente en el caso de SANAA, como en la disponibilidad de capacidad instalada de las firmas constructoras en el sector privado hondureño; (b) la incertidumbre que existe sobre la magnitud real de los costos de reparación. Este es un elemento particularmente importante en el caso del componente de puentes, en los que el asentamiento definitivo del suelo agrega un elemento de costo importante para la ejecución de las obras; y (c) la falta de capacidad y experiencia de la SERNA para asegurar la incorporación de los aspectos ambientales, y la posibilidad de conflicto que existe entre el argumento técnico más adecuado, y la legítima sensación de urgencia de las obras.
- 5.10 El riesgo relacionado con la falta de capacidad de SANAA se mitigaría con la contratación de un Gerente de Proyecto (ver párrafo 4.7), y mas allá de la emergencia, con el diálogo de política sectorial para promover la modernización del sector, incluyendo la privatización de los servicios, y la adopción de un nuevo marco regulatorio e institucional en ese sector.
- 5.11 El riesgo relacionado con la magnitud y los costos definitivos de las obras, el Programa tiene la flexibilidad suficiente para permitir que, una vez que se disponga de información más completa sobre los aspectos de suelo, ingeniería, medio ambiente, etc., se

pueda modificar el alcance de las obras. En particular, se debe permitir, que si la magnitud de los trabajos supera el ámbito de los términos de un programa de esta naturaleza, se pueda ir adelante con soluciones económicas de carácter temporal, y el trabajo definitivo se posponga para acomodar los trabajos más detallados de ingeniería, ambientales, sociales, etc.

- 5.12 Finalmente, en materia ambiental, los riesgos relacionados con la debilidad institucional en la SERNA, se mitigarían a través de la contratación de un experto ambiental para que apoye con la evaluación de las solicitudes de licencias ambientales, y con la supervisión de los aspectos ambientales del Programa.



HO-0143

**PROGRAMA DE EMERGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE AGUA POTABLE**  
**Costo y Financiamiento Detallado del Proyecto (Equivalente en Millones de US\$)**

	BID	BM	Otros Financia- mientos	Aporte Local GHO	Gran Total
<b>1.0 Supervisión y Administración</b>	<b>2.68</b>	<b>1.30</b>	<b>3.73</b>	<b>0.52</b>	<b>8.23</b>
1.1 Supervisión Recuperación de la Red	2.48	1.30	3.73	0.35	7.86
1.2 Administración	0.20			0.17	0.37
<b>2.0 Costos Directos</b>	<b>35.99</b>	<b>11.84</b>	<b>32.37</b>	<b>3.76</b>	<b>86.96</b>
2.1 Recuperación de la Red P y S	18.47	4.64	19.63	2.53	45.27
Tela - La Ceiba		1.16		0.13	1.29
Pito Solo-Santa Bárbara-Illama		1.80		0.20	2.00
Tegucigalpa - Juticalpa B Catacamas		0.44		0.05	0.49
Libramiento - Choluteca			0.70		0.70
Tegucigalpa - La Venta del Sur	3.15			0.35	3.50
Jicaro Galán - Choluteca	1.21			0.13	1.34
Choluteca - Guasaule	0.15			0.02	0.17
Choluteca - El Espino	2.06			0.23	2.29
Tegucigalpa - Valle de Angeles	1.40			0.15	1.55
Ceiba - Sabá	2.71			0.30	3.01
Sabá - Olanchito	1.08			0.09	1.17
Sabá - Tocoa - Corocito - Bonito Oriental	0.31			0.03	0.34
Corocito - Puerto - Castilla -Desvio a Trujillo	1.84			0.20	2.04
San Pedro Sula - La Lima - El Progreso	1.13			0.13	1.26
La Barca - El Progreso	0.90			0.10	1.00
El Progreso - Tela	0.03			0.00	0.03
Tegucigalpa - San Pedro Sula	2.50			0.28	2.78
Santa Rita - Yoro			10.92		10.92
La Paz - Tutule - Marcala			3.64		3.64
Jicaro - Galán - El Amatillo		0.26		0.03	0.29
Chamelecón - Nueva Ocotepeque			4.37		4.37
La Entrada - Copán Ruinas		0.98		0.11	1.09
2.2 Recuperación Red S y V no Pavimentada	0.00	2.70	4.35	0.78	7.83
2.3 Construcción y Rehabilitación de Puentes	7.82	4.50	8.39	0.45	21.16
Puentes dañados en todo el país	2.29	4.50	6.74	0.45	13.98
Puentes dañados en el Distrito Central	4.13				4.13
Construcción Puente Nacaome			1.50		1.50
Puentes dañados en la carretera del Norte	1.40		0.15		1.55
2.4 Rehabilitación de Acueducto de Tegucigalpa	9.70				9.70
Subsistema Concepción	2.18			0.00	2.18
Subsistema Los Laureles	6.18	0.00		0.00	6.18
Subsistema El Picacho	0.57			0.00	0.57
Subsistema Lindero	0.04			0.00	0.04
Redes de Distribución	0.37			0.00	0.37
Equipo de Bombeo	0.36				0.36
<b>3.0 Estudios</b>	<b>1.22</b>	<b>4.50</b>			<b>5.72</b>
3.1 Preinversión	0.40	4.00			4.40
3.2 Fortalecimiento Institucional	0.50	0.30			0.80
3.3 Compra de Equipo y Vehículos	0.32	0.20			0.52
<b>4.0 Imprevistos</b>	<b>3.19</b>	<b>2.36</b>	<b>2.00</b>	<b>0.49</b>	<b>8.04</b>
<b>5.0 Costos Financieros</b>	<b>1.02</b>			<b>0.03</b>	<b>1.05</b>
5.1 Intereses	0.68				0.68
5.2 Comisión de Crédito				0.03	0.03
5.3 Inspección y Vigilancia	0.39			0.00	0.34
<b>TOTALES</b>	<b>44.1</b>	<b>18.00</b>	<b>38.1</b>	<b>4.80</b>	<b>107.00</b>
<b>PORCENTAJES%</b>	<b>41.2</b>	<b>18.7</b>	<b>35.6</b>	<b>4.5</b>	<b>100</b>

**HONDURAS**  
**(HO-0143)**  
**PROYECTO DE EMERGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE AGUA POTABLE**

**PLAN DE ADQUISICIONES 1/**

No.	Principales Adquisiciones del Programa	Monto Total Miles US\$	Financiamiento (%)		Método	Pre- califica ción (Si/No)	Fecha estimada de publicación del AGA
			BID	LOCAL			Trimestre/ Año
<b>A.</b>	<b>OBRAS CIVILES</b>						
1.	Restauración de 4 carreteras (380 kms)	7,798	90	10	LPN	NO	IV/98
2.	Reemplazo y rehabilitación de 840 mts puentes	4,690	96	4	LPN	NO	IV/98
3.	Instalación 50.4 km Tubería de HFD y PVC	6,730	100	0	LPN	NO	IV/98
<b>B.</b>	<b>EQUIPOS</b>						
1.	Equipo de Computación	100	100	0	LPN	NO	IV/98
2.	Equipo de Comunicaciones	50	100	0	LPN	NO	IV/98
3.	Seis Vehículos	150	100	0	LPN	NO	IV/98
4.	Equipo de Bombeo	360	80	20	LPN	NO	IV/98
5.	Tubería Metálica y Accesorios 36.4 Km de HFD	4,000	100	0	LP	NO	IV/98
<b>C.</b>	<b>CONSULTORIAS</b>						
1.	Firmas Supervisoras Restauración de 4 carreteras	640	95	5	LP	NO	IV/98
2.	Firmas Supervisoras reposición puentes	340	95	5	LP	NO	IV/98
3.	Firma Supervisora rehabilitación Acueducto	700	0	100	LPI	SI	IV/98
4.	Firma Auditoría concurrente y ambiental	1,000	100	0	LPI	SI	IV/98
5.	Gerente del Proyecto	300	20	80	LP	NO	IV/98
LPN = Licitación Pública Nacional LPI = Licitación Pública Internacional LP = Licitación Privada							

1/ Hasta el 30 de octubre de 1999, la adquisición de bienes, la contratación de obras, y de servicios de consultoría se llevarán a cabo aplicando los Procedimientos de Adquisiciones para Proyectos de Emergencia (GP-92-15). El AGA se publicó en el "Development Business" del 31 de diciembre de 1998.

**HONDURAS (HO-0143)**  
**PROYECTO DE EMERGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE AGUA POTABLE**

**MARCO LOGICO**

OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
<b>General</b>			
Se tiene por objeto reducir y minimizar los costos económicos, sociales, y ambientales asociados con los daños causados por el Huracán Mitch a la infraestructura vial y de agua potable en Honduras.	Cambios ocurridos antes y después del Huracán Mitch en los indicadores sociales del Censo Nacional de Población y Vivienda.	Censo Nacional del año 2000.	
<b>Específicos</b>			
Se espera que las carreteras de la red principal y secundaria sean restauradas en la ciudad de Tegucigalpa y a lo largo de la ruta que conecta Tegucigalpa a San Pedro Sula, mejorando así el acceso a agua potable de la zona afectada.	El tiempo que las carreteras que se encuentran interrumpidas se reduce a 0 días/año. Beneficios económicos por la restauración de las carreteras y por el reemplazo de los puentes es trasladado a los grupos de bajos ingresos en 75%. Tiempo de recorrido entre las ciudades de Tegucigalpa y Comayagua reducido en un 50% Agua potable accesible al 90% de las familias que tenían servicios antes del Huracán Mitch. Calidad de agua potable en los sectores con servicio, compatible con las normas del Ministerio de Salud. Auditoría Concurrente contratada el I trimestre de 1999. El reglamento operativo del Proyecto vigente el I trimestre de 1999. Convenio con SANAA para el Subproyecto II (Agua Potable), suscrito el I trimestre de 1999. Contratación de los expertos ambiental y de carreteras y gerente del Subproyecto II, el I trimestre de 1999. Previo a la iniciación material de las obras del Subproyecto I (Vial), la contratación de la firma consultora que supervisará las mismas.	Los informes semestrales del Proyecto presentados por la firma responsable de la auditoría concurrente. Presupuesto ejecutado por la SOPTRAVI. Informes anuales de la SOPTRAVI. Informes anuales de la SANAA. Informes de las Reuniones Semestrales de Seguimiento. Informes de Inspección.	En torno de política macroeconómica consistente con los objetivos de reconstrucción del país. Se obtiene el apoyo técnico y financiero de otras fuentes de financiamiento internacional. El Gobierno seguirá un plan ordenado de reconstrucción para atender las necesidades de la emergencia.

OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
<b>Vial</b> de 380 Kms de la red vial cundaria pavimentada 60 mts) rehabilitados, dos mts) en Tegucigalpa y SERNA fortalecidas ente. concurrente realizada.	Obras realizadas de la forma siguiente: Carreteras restauradas Cantidad      Tiempo 40%          II trimestre de 1999 85%          IV trimestre de 1999 100%        I trimestre de 2000 Puentes reemplazados 50%          II trimestre de 1999 95%          IV trimestre de 1999 100%        I trimestre de 2000 Los equipos de computación, comunicaciones y los seis vehículos en uso por la SOPTRAVI, el I trimestre de 1999. Personal de la SOPTRAVI capacitado durante el Proyecto con especial énfasis el primer semestre.	Informes mensuales de las firmas supervisoras. Informes de la auditoría concurrente. Informe de las Misiones Semestrales de Seguimiento. Informes de inspección. Informes anuales de la SOPTRAVI.	Entorno macroeconómico y comercia consistente con los objetivos del proyecto. Se ejecutan otras obras de infraestructura vial complementarias las del proyecto. Transitabilidad permanente asegurada en 380 Kms d carreteras. 840 metros de puentes rehabilitados. El Gobierno tendrá apoyo político e internacional para realizar las obras de emergenciar y para prepararse para la reconstrucción. Personal capacitado permanecerá en SOPTRAVI.
<b>Agua</b> e tuberías de hierro (HFD) para principales y unos 14,000 as de PVC para redes, s e instalados. bombeo y sus accesorios	Obras realizadas de la forma siguiente: Subsistema Concepción, Los Laureles, El Picacho y Lindero rehabilitados, según los estándares del SANAA Cantidad      Tiempo 100%        IV trimestre de 1999	Informes mensuales de las firmas supervisoras. Informes de la auditoría concurrente. Informe de las Misiones Semestrales de Seguimiento. Informes de inspección. Informes anuales del SANAA.	Entorno macroeconómico y comercia consistente con los objetivos del proyecto. Se ejecutan otras obras de infraestructura sanitaria complementarias a las del proyecto. Red de distribución rehabilitada incluyendo los cruces de los rios, las líneas de conducción y distribución y los equipos de bombeo.
del Programa para el o de las inversiones, ento institucional y	Presupuesto ejecutado		Firmas constructoras y supervisoras e el sector privado tienen capacidad pa absorber las obras. SOPTRAVI y SANAA tienen capacidad para preparar y supervisar el proyecto. Fondos de contrapartida disponibles. Las obras se ejecutan según especificaciones.

PROYECTO DE RESOLUCION

HONDURAS. PRESTAMO \_\_\_\_/SF-HO A LA REPUBLICA DE HONDURAS  
Proyecto de Emergencia para la Infraestructura Vial y de Agua Potable

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Honduras, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un Proyecto de Emergencia para la Infraestructura Vial y de Agua Potable. Dicho financiamiento será por una suma hasta de dieciocho millones ochocientos mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$18.800.000) o su equivalente en otras monedas, excepto la de Honduras, que formen parte de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco, y se sujetará a las “Condiciones Contractuales Especiales” y a los “Plazos y Condiciones Financieras” del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.

PROYECTO DE RESOLUCION

HONDURAS. AUTORIZACIÓN PARA LA REFORMULACIÓN DEL CONTRATO DE  
PRESTAMO NO. 906/SF-HO  
(Proyecto de Emergencia para la Infraestructura Vial y de Agua Potable)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Aprobar la reformulación del contrato de préstamo No. 906/SF-HO, autorizado por Resolución DE-133/93, por una suma hasta de US\$4.000.000 o su equivalente en otras monedas, excepto la de Honduras, que formen parte de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco, para la ejecución de un Proyecto de Emergencia para la Infraestructura Vial y de Agua Potable, de acuerdo a los términos y condiciones dispuestos en el Documento PR-\_\_\_\_\_.
2. Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Honduras como Prestatario, para modificar el contrato de préstamo No. 906/SF-HO de acuerdo con esta resolución.

PROYECTO DE RESOLUCION

HONDURAS. AUTORIZACIÓN PARA LA REFORMULACIÓN DEL CONTRATO DE  
PRESTAMO NO. 981/SF-HO  
(Proyecto de Emergencia para la Infraestructura Vial y de Agua Potable)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Aprobar la reformulación del contrato de préstamo No. 981/SF-HO, autorizado por Resolución DE-118/96, por una suma hasta de US\$3.000.000 o su equivalente en otras monedas, excepto la de Honduras, que formen parte de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco, para la ejecución de un Proyecto de Emergencia para la Infraestructura Vial y de Agua Potable, de acuerdo a los términos y condiciones dispuestos en el Documento PR-\_\_\_\_\_.
2. Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Honduras como Prestatario, para modificar el contrato de préstamo No. 981/SF-HO de acuerdo con esta resolución.